U d'/of OTTAWA
39003001292001

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
University of Ottawa

http://www.archive.org/details/lescorsairesmemo00malo

June 16/61

LES CORSAIRES

DU MÊME AUTEUR :

Histoire.

RENAUD DE DAMMARTIN ET LA COALITION DE BOUVINES (Un grand feudataire), ouvrage récompensé par l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 1898 (Champion)..... 1 vol.

EUSTACHE LE MOINE, un pirate boulonnais au XIIIe siècle, 1893 (Revue du Nord)..... *Epuisé.*

PETITE HISTOIRE DE BOULOGNE-SUR-MER, 1899 (Société typo-lithographique de Boulogne)..... *Epuisé.*

LA BELLE GÉRALDINE, avec portrait, 1900.... *Hors commerce.*

LES MARINS DU QUARTIER MARITIME DE BOULOGNE EN 1671, 1900..... *Hors commerce.*

NOTES D'HISTOIRE SUR UN PORT DE PÊCHE (Boulogne-sur-Mer), 1902..... *Epuisé.*

Roman.

CES MESSIEURS DU CABINET, 1905 (Mercure de France)... 1 vol.

LES DAUPHINS DU JOUR, 1906 (Mercure de France)..... 1 vol.

Poésie.

AU TEMPS DES CHATELAINES, 1894 (Lemerre)..... 1 vol.

LA FOLLE AVENTURE, 1900 (Lemerre)..... 1 vol.

Théâtre.

COMÉDIE A COMPIÈGNE (avec Edouard Noël). Un acte, 1902 (Tresse et Stock)..... 1 vol.

CE

- Biographies
Surtout Période RF

HENRI MALO

—

Les Corsaires

MÉMOIRES ET DOCUMENTS INÉDITS

PARIS
SOCIÉTÉ DV MERCVRE DE FRANCE
XXVI, RVE DE CONDÉ, XXVI

—

MCMVIII

1908

Universitas
BIBLIOTHECA

JUSTIFICATION DU TIRAGE

161

Droits de traduction et de reproduction réservés pour tous pays.

DC
52
.M369
1908

A MES AMIS

JULES BÉNARD ET ALBERT FOURMENTIN

dont le concours me fut particulièrement précieux pour la réalisation de cet ouvrage ;

A LA VAILLANTE MARINE BOULONNAISE

H. M.

AVANT-PROPOS

Ce travail est établi presque entièrement sur des documents inédits : fonds de l'amirauté de Boulogne et de l'amirauté de Calais aux archives départementales du Pas-de-Calais, archives du greffe du tribunal de commerce de Boulogne, archives communales, bibliothèque communale, et, d'autre part, papiers de famille provenant des corsaires Louis Poure, J.-O. Fourmentin, Broquant et Dunand.

Nous n'avons pas eu la prétention d'écrire une histoire de la guerre de course : le sujet est infiniment vaste, soit au point de vue historique, soit au point de vue juridique. Nous nous sommes simplement efforcé d'en restituer la physionomie, aux époques où elle s'est nettement différenciée de la piraterie, c'est-à-dire à partir du XVIIe siècle, et cela en nous appuyant uniquement sur des sources authentiques. Pour la période ancienne, on pourra consulter utile-

ment l'*Histoire de la marine française* de M. Ch. de la Roncière (1), et pour le côté juridique de la question la thèse de M. Monentheuil, *Essai sur la course* (2).

Les mémoires et fragments de mémoires que nous publions pour la première fois éclairent vivement le côté purement documentaire de notre sujet ; ils le complètent; ils sont *vrais*, et vigoureusement colorés sous leur forme pittoresque et parfois fruste. Nous nous sommes soigneusement gardé d'y pratiquer des corrections qui en eussent affaibli et modifié le caractère, et les avons laissés tels quels.

La liste des capitaines ayant commandé en course, que nous donnons en annexe, contient une foule de renseignements de détail intéressants, et l'impression de ce que fut la course s'en dégage nettement.

Nous adressons nos vifs remerciements à M. John Poure, descendant de Louis Poure, à M. le docteur Albert Fourmentin, arrière-petit-fils de J.-O. Fourmentin, à M. Jules Bénard, arrière-petit-fils de Jacques Broquant, à M. Charles Lebeau, petit-fils de Dunand, qui nous ont bienveillamment communiqué leurs papiers de famille et les mémoires de leurs ascendants; à M. Buret, greffier près le tribunal de commerce de Boulogne, qui nous a mis à même de consulter le fonds le plus important que nous ayons utilisé, et à

(1) Paris, 1899-1906, 3 vol. in-8.
(2) Paris, 1898, in-8.

M. Derouët, son premier commis ; à M. Réveillez, secrétaire général de la mairie, et à M. Hiance, archiviste de la ville de Boulogne ; à M. Desprez, archiviste-départemental du Pas-de-Calais, et à M. Lavoine, chef du bureau des archives, dont la complaisance fut inépuisable autant qu'avertie ; à M. Charles de La Roncière, dont les avis éclairés ne nous ont jamais fait défaut; enfin à M. Jean Norel, qui voulut bien nous fournir d'utiles indications techniques.

H. M.

N. B. — Les archives du greffe du tribunal de commerce de Boulogne comprennent plus de 150 liasses de pièces afférentes aux liquidations de courses, non classées, et des registres. On voudra bien tenir comme provenant de cette source tous les renseignements manquant de références, lesquelles eussent été par trop nombreuses et répétées.

CHAPITRE PREMIER

DE LA PIRATERIE A LA COURSE (1)

La guerre de course. — La lettre de marque. — Les premiers pirates boulonnais : Carausius, Guinimer, Eustache le Moine. — Les premiers corsaires : Jean Marant. — La réglementation de la course sous Richelieu et Colbert. — Les armements au XVIIIe siècle. — Thurot et l'expédition de Carrickfergus. — Les mémoires de Louis Poure.

Les Corsaires ! Malheureusement oublieux des choses de la marine (jadis un de nos plus puissants éléments de force), nous ne voyons plus guère ce que cela pouvait bien être au juste. Il nous reste le souvenir de randonnées épiques à la surface des océans, de luttes sanglantes, d'aventuriers aux bras rouges plongés dans des coffres pleins de pierreries et de pièces d'or, de rapts et de pillages, de trésors enfouis dans des îles inconnues, de navires mystérieux

(1) *ABRÉVIATIONS*

A. D. — Archives départementales du Pas-de-Calais.
A. C. — Archives communales de Boulogne-sur-Mer.
A. G. — Archives du greffe du Tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer.
B. N. — Bibliothèque nationale.
Mon. — *Moniteur universel.*
Reg. C. — Registres aux causes d'audiences de l'Amirauté et du Tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer.
Reg. Ed. — Registres aux enregistrements des édits, arrêts et déclarations du Roy.
Reg. Sent. — Registres des sentences.

chevauchant l'orage. Les Corsaires ! Nous lisons dans notre mémoire les noms de héros romanesques, Jean Bart (bien entendu fumant sa pipe sur un tonneau de poudre), Robert Surcouf (popularisé par l'opérette). Des mots s'entrechoquent dans notre esprit, avec un fracas de combat : haches d'abordages, grappins, sabres aux dents, pistolets au poing, boulets rouges, etc. Corsaires et pirates, c'est tout un !

Alors la légende nous apparaît comme une vieille défroque romantique. Nous la poussons du pied au tas des loques sans nom qu'engloutit la hotte du chiffonnier. Et nous ne songeons guère à nous demander ce que fut la réalité.

Elle est cependant infiniment plus curieuse, comme c'est généralement le cas. Elle nous montre la course sous l'aspect d'une vaste opération commerciale régulière, plus dangereuse que beaucoup d'autres, il est vrai, mais qui n'est que cela. Elle se hausse à l'héroïsme dans bien des circonstances ; il n'en reste pas moins que les corsaires ne sont ni brigands de grand'routes maritimes, ni contrebandiers, mais tout bonnement de notables commerçants.

Nous allons essayer de reconstituer la physionomie de la guerre de course en prenant comme exemple un de nos ports de la Manche les plus voisins de l'Angleterre, l'un des plus anciennement existants dans ces parages, celui où le rassemblement de la Flottille qui devait débarquer chez nos voisins l'armée d'invasion réunie par Napoléon, donna une impulsion des plus vives aux armements en course, Boulogne-sur-Mer.

Et nous serons sûrs de retrouver ainsi l'aspect de la course dans tous nos autres ports : les choses se

passèrent de manière identique à Dunkerque, Calais, Dieppe, Saint-Malo, etc. ; fréquemment les armateurs faisaient appel au concours d'un capitaine appartenant à un autre port que celui où ils équipaient leur navire. Les corsaires s'étant emparés d'une prise la conduisaient au port le plus voisin, quel qu'il fût, n'ayant qu'une préoccupation : ne pas la laisser reprendre par l'ennemi. Ceux de Boulogne et ceux de Calais, ou ceux de Calais et de Dunkerque, par exemple, exécutaient des opérations combinées d'avance d'un commun accord. Il y avait ainsi entre les intéressés, les armateurs et les marins des différents ports, une action commune dans le but unique de s'enrichir aux dépens des ennemis de la nation.

Il est logique que partout cette action se manifeste la même, et c'est ce qui n'a pas manqué de se produire.

Il arriva même, sous le Concordat, que les corsaires armés par les plus riches négociants d'Amsterdam, de Flessingue, de Dordrecht, de Rotterdam, furent pour la plupart des Dunkerquois (1).

Ce qui constitue le corsaire, c'est avant tout *la lettre de marque* dont il est nanti, c'est-à-dire l'autorisation régulière donnée par son gouvernement de faire sur mer la guerre de partisan. Le corsaire est le franc-tireur de l'Océan. Le pirate, au contraire, exerce de son propre chef le brigandage à main armée.

Bayonne et certains ports du Midi se préoccupent de réglementer la piraterie dès la fin XIIIe siècle. En France, la véritable législation sur la matière date

(1) *Mon.*, XII, n° 94.

des ordonnances du 13 juin 1443 et du 8 septembre 1484 (1).

Pratiquée par des marins expérimentés et hardis, la course peut aisément ruiner pour un temps le commerce d'une puissance maritime, et l'atteindre jusque dans ses œuvres vives.

Aussi les Anglais, qui nous avaient déjà convaincus au siècle dernier de l'immoralité de l'esclavage pour priver nos colonies de la main-d'œuvre nécessaire à leur plein développement économique, nous convainquirent également de l'immoralité de la course, afin d'écarter un danger dont ils avaient ressenti cruellement l'effet désastreux pour leur fortune (dans les deux sens du mot). Ils nous amenèrent à signer le traité de Paris, le 16 avril 1856, qui abolit la course. Mais ils eurent soin de ne le faire ratifier ni par la Couronne, ni par le Parlement, de façon à n'avoir aucun scrupule à le dénoncer le jour où ils auront intérêt à le faire. Ceci est de bonne politique.

La question a perdu beaucoup de son importance à notre point de vue, d'abord parce que la guerre russo-japonaise semble bien avoir prouvé qu'avec les moyens d'action modernes la course ne peut plus être pratiquée que par les croiseurs rapides des marines militaires ; en second lieu, parce que la rivale continentale de la Grande-Bretagne n'est plus la France, mais l'Allemagne.

Le fait valait cependant d'être signalé.

A dire vrai, pirates et corsaires se confondent aux époques anciennes. Dans le haut moyen-âge, un

(1) Ch. de La Roncière, *Histoire de la Marine française*, Paris, 1899-1906, 3 vol. in-8, et Monentheuil, *Essai sur la Course*, Paris, 1898, in-8.

baron est souvent un brigand qui a réussi : « Qui t'a fait comte ? — Qui t'a fait roi ? » La question reste sans réponse. Ainsi arrive-t-il qu'un amiral est un pirate heureux qui a fait sa paix avec le roi.

Nos côtes étaient infestées par les écumeurs de mer bien avant l'arrivée des Normands, et la fameuse Flotte Britannique, dont le port d'attache était Boulogne, n'avait d'autre mission que de les combattre. Dans le dernier quart du troisième siècle, l'empereur Maximien en avait confié le commandement à un homme de mer réputé, Carausius. Au bout de quelque temps, l'empereur apprit qu'au lieu de pourchasser les pirates et de les réduire à merci, Carausius prenait grand soin, avant de les attaquer, de les laisser piller tout à leur aise le long des côtes. Après quoi, il les défaisait aisément avec ses forces, de beaucoup supérieures, s'emparait de leur butin, et le gardait pour soi. Se sentant menacé, Carausius passa en Bretagne et prit la pourpre, puis battit Maximien, qui marchait contre lui. Il fallut traiter, et le reconnaître : une médaille consacra en 287 l'alliance des trois empereurs, Dioclétien, Maximien et Carausius (1).

Lors de la première croisade, Guinimer porte dans les vieilles chroniques le titre d'archipirate boulonnais ; Godefroy de Bouillon, fils du comte de Boulogne Eustache II, et chef de la Croisade, lui confie la charge de ravitailler les croisés avec sa flotte. Guinimer, qui depuis huit ans écumait la Méditerranée pour son propre compte, mouille devant le port de Tarse, en Cilicie, à la tête d'une flotte flamingo-nor-

(1) Voir notre *Petite histoire de Boulogne-sur-Mer*, in-8, ill. avec cartes et plans, Boulogne, 1899.

mande, et concourt ensuite à la prise de Laodicée (1).

A la fin du XIIe siècle et au commencement du XIIIe, Eustache le Moine, un autre aventurier de belle envergure, porte le titre d'archipirate boulonnais; son existence mouvementée fit la matière d'un petit poème épique composé quelques années après sa mort, et rempli de détails curieux. Dans certaines chroniques anglaises, la légende s'en est emparée, et le pirate est devenu un magicien redouté.

Les chroniques, les actes authentiques, les rôles de l'Echiquier, et le poème lui-même nous ont permis de reconstituer la carrière mouvementée du personnage (2).

Fils d'un baron du Boulonnais, il voyage, apprend des Italiens leurs méthodes de combat maritime que, par la suite, il implanta le premier dans les mers du Nord, se fait moine, quitte le couvent pour venger son père, traîtreusement assassiné, et devient sénéchal du comte de Boulogne, Renaud de Dammartin. Ce dernier l'ayant prié de lui rendre les comptes des bailliages qu'il était chargé d'administrer, Eustache préfère « prendre le maquis » dans l'épaisse forêt qui couvrait alors la plus grande partie de la région. Traqué, il passe le détroit, entre au service de Jean sans Terre, qui lui confie sept nefs avec lesquelles il s'empare des îles de la Manche. Son quartier général est Serk, et il exerce dès lors une véritable royauté maritime sur la Manche et le Pas-de-Calais (3).

(1) Ch. de la Roncière, *op. cit.*, I, 139.

(2) Cf. l'*Histoire* précitée, notre étude sur *Eustache le Moine*, un pirate boulonnais au XIIIe siècle. Paris, 1893, broch. in-8, éd. de la *Revue du Nord*, et Ch. de la Roncière, *op. cit.*, I, 300 et sq.

(3) Rabelais, *Faicts et dicts héroïques du noble Pantagruel*, ch. LXVI, mentionne encore l'île de Serk comme un repaire de brigands.

Il est en guerre avec les baillis des Cinq Ports et cependant sert d'ambassadeur à Jean sans Terre : il réussit à amener la défection de son ancien ennemi, Renaud de Dammartin, l'ami d'enfance de Philipppe-Auguste, qui fut, à dater de ce moment, le grand agent de la coalition nouée par l'Europe contre le roi de France. On sait comment Philippe-Auguste écrasa ses ennemis à Bouvines. Vers le même temps une brouille définitive surgit entre Eustache le Moine et le roi d'Angleterre : les biens qu'il possède sur les terres du roi sont saisis, et une expédition force le repaire de Serk. Un frère d'Eustache et sa fille y sont faits prisonniers.

L'archipirate offre alors ses services au roi de France, qui le charge de faire passer des machines de guerre aux barons anglais révoltés à son instigation contre Jean sans Terre. Et voici Eustache le Moine amiral des flottes royales, lorsqu'il s'agit d'effectuer la descente en Angleterre du prince Louis (plus tard Louis VIII) et de ses hommes d'armes. Mais des serviteurs de cette trempe ont parfois le caractère inégal, et lorsque Walo, légat du Pape, demande à Philippe-Auguste un sauf-conduit pour passer en Angleterre, le roi lui répond : « Nous vous en donnerons un volontiers pour notre propre royaume, mais si par hasard vous tombez entre les mains d'Eustache, ou des autres hommes de Louis qui gardent les bords de la mer, et *que quelque malheur vous arrive* (la Chancellerie royale cultivait l'euphémisme), ne nous l'imputez pas. »

Abandonné des barons anglais à la mort de Jean sans Terre, le prince Louis doit renoncer à sa conquête. Eustache le Moine prépare le retour sur le

continent. Et tandis que la flotte regagne les côtes de France, il reste au poste dangereux, à l'arrière-garde, pour assurer la retraite. Il y livre un combat où son navire est pris et où lui-même est tué.

Voici donc trois grands pirates qui, aux IIIe, XIIe et XIIIe siècles, dépouillent plus ou moins le brigand suivant les circonstances, pour jouer un rôle officiel, mais n'ayant rien de commun avec celui d'un corsaire.

Le siècle suivant vit les grandes guerres navales entre la France et l'Angleterre, que M. Ch. de la Roncière a magistralement reconstituées dans sa belle *Histoire de la Marine Française*. La guerre de course fut alors pratiquée avec acharnement de part et d'autre. Antoine Doria et ses Gênois opéraient de fructueuses croisières pour le compte du roi de France: mais c'étaient là des recrues sur lesquelles on pouvait difficilement compter : elles désertaient volontiers. Et l'amiral en chef des flottes royales, Quiéret, qui organisa cette Grande Armée de la Mer presque complètement anéantie à l'Ecluse (24 juin 1340), préférait placer sa confiance en Jean Marant, un marin boulonnais, auquel son successeur, Pierre Flotte, confiait 300 corsaires (1345). Trait de mœurs : Marant massacrait régulièrement jusqu'au dernier homme les équipages des navires dont il s'emparait. Il joua un rôle important pendant le siège de Calais par Edouard III; à maintes reprises, lui et Mestriel ravitaillèrent la place « en larrecin et par eulz hardiement enventurer », en forçant l'entrée et la sortie du port. Calais tombé au pouvoir de l'ennemi, Marant tient cependant la mer, avec Jean Darlay, Jean Truffe et Jean Houe ; il les mène à l'assaut d'une

escadre de dix nefs qu'il croise : il en coule cinq, et ramène à Abbeville les cinq autres, chargées de nobles dames.

Il est assez curieux de constater qu'en ces temps si éloignés de la conférence de La Haye les pêcheurs étaient respectés par les belligérants : une *trève pêcheresse* avait été consentie en leur faveur.

Au cours du XVIIe siècle, la course s'organise régulièrement. Les Archives des Amirautés commencent à être tenues avec ordre. L'Amirauté de Boulogne met à jour, entre autres, un *Registre aux enregistrements des édits, arrêts et déclarations du Roy* (le plus ancien remonte à 1635). On y trouve tous les édits royaux relatifs à la marine, et aussi, à la date du 4 septembre 1671, le « Roolle des maistres de navires, bellandres, barques, challoupes, et bateaux pescheurs, charpentiers, calfadeurs, pilotins, matelots et autres gens servant à la mer », c'est-à-dire la première application des conceptions de Colbert et l'établissement de l'inscription maritime (1). On y trouve encore la mention des commissions ou lettres de marque délivrées à des maîtres de navire pour armer en course, et celle des jugements des officiers de l'Amirauté qui déclarent de bonne prise les navires amenés au port par les corsaires, ou qui en ordonnent la mainlevée, suivant le cas.

Richelieu a communiqué aux Amirautés, en 1641, une formule pour les lettres de marque. Peu de modifications y furent apportées par la suite, même sous

(1) Nous avons publié ce rôle dans une brochure intitulée : *les Marins de la circonscription maritime de Boulogne-sur-Mer, le 4 novembre 1671*, Boulogne, 1900, in-8.

la Révolution. Voici, à titre d'exemple, celle délivrée le 5 décembre 1688 à Antoine Dankart :

Louis Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse, amiral de France, à tous ceux qui ces présentes lettres verront, salut. Les ordres que nous avons reçus du Roy de pourvoir à la juste deffense de ses sujets nous obligeant de veiller à leur conservation et seureté du commerce de la mer, en ce qui dépend du pouvoir et autorité qu'il a plu à Sa Majesté attribuer à notre dite charge, avons donné congé, pouvoir et permission au capitaine Antoine Dankart de faire armer et équiper en guerre une barque du port de douze tonneaux ou environ, estant à Ambleteuse, avec tel nombre d'hommes, de canons, boulets, poudre, plomb, et autres munitions de guerre, et vivres, qui y sont nécessaires pour la mettre en mer en estat de naviguer et courir sus aux pirates, corsaires, et gens sans aveu, mesme aux sujets des Estats des Provinces Unies, des Païïs-Bas et autres ennemis de l'Estat, les prendre et amener prisonniers avec leurs navires, armes et autres choses dont ils seront saisis, en quelques lieux et endroits qu'il les pourra rencontrer, et exercer sur eux toutes les voies et actes permis et usités par les lois de la guerre, à la charge par le dit Antoine Dankart de garder et de faire garder par ceux de son équipage les ordonnances de la marine et le règlement fait par Sa Majesté le 24 octobre 1681, sur les peines y contenues, porter pendant son voiage le pavillon et enseigne des armes du roy et les nôtres, faire enregistrer le présent congé au Greffe de l'Admirauté la plus proche du lieu où il fera son armement, y mettre un rolle signé et certiffié de luy, contenant les noms, surnoms et la naissance et demeure des hommes de son équipage, faire son retour audit lieu ou autre port de France dépendant de notre juridiction, y faire son rapport par devant les officiers de l'Admirauté et non autres de ce qui se sera passé durant son voiage, nous en donner avis et envoier au secrétaire général de la marine

son dit rapport avec les pièces justificatives d'y celui, pour être du tout ordonné au Conseil ce que de raison. *Prions et requérons* tous rois, princes, potentats, seigneuries, états, républiques, amis et alliés de cette couronne et tous autres qu'il appartiendra, de donner audit Dankart toute faveur, aide, assistance et retraite en leurs ports, avec son dit vaisseau, équipage et tout ce qu'il aura pu conquérir pendant son voiage, sans luy donner, ny souffrir qu'il luy soit donné aucun trouble ny empêchement, offrant de faire le semblable lorsque nous en serons par eux requis. *Mandons et ordonnons* à tous les officiers de la marine et autres sur lesquels notre pouvoir s'étend de le laisser sûrement et librement passer avec son dit navire, armes et équipage et les prises qu'il aura pu faire, sans luy donner ny souffrir luy estre donné aucun trouble ni empeschement, ains luy donner tout le secours et assistance qu'il aura besoin. Ces présentes non valables après un an du jour de la date d'icelles. Fait, contresigné et scellé par le secrétaire général de la marine à Versailles le 5e jour de décembre 1688, ainsy signé : *Louis Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse, admiral de France*, et sur le repli : par *Monseigneur de Valincour*.

La présente commission en l'autre part enregistrée au registre ordinaire de l'Admirauté de Boulogne et paiis boulonnais pour y avoir recours quand besoin sera, le sixième décembre mil six cent quatre-vingt-huit (1).

Le capitaine qui a reçu une commission pour armer en course doit fournir une caution et un certificateur.

A cette époque, où Louis XIV fait de stériles efforts pour replacer Jacques II sur le trône d'Angleterre, la guerre de course est en pleine activité, et, dans tous nos ports, on arme. C'est la guerre où Jean-Bart et Duguay-Trouin se distinguent, où l'on vend à

(1) A. G., *Reg. Ed.*, 1684-1697, f° 36.

Dunkerque pour plus de vingt-deux millions de livres de prises (ce chiffre dépassa 30 millions de livres pour la guerre suivante) capturées sur les Anglais et les Hollandais.

Le port de Boulogne s'est fortement ensablé au cours de ce siècle; la population a pris la fâcheuse habitude d'y jeter des quantités d'immondices qui y arrêtent la vase ; les entrepreneurs y déversent les pierres et graviers qui les embarrassent : on n'y fait plus de grands armements comme au Moyen-âge, et ce n'est qu'au siècle suivant que différents travaux lui rendront un peu de son ancienne importance, en attendant que Napoléon lui prépare son essor définitif. Aussi les commissions données pour « courir sus à l'usurpateur des couronnes d'Angleterre et d'Ecosse » (il s'agit de Guillaume III d'Orange) ne portent guère que sur de petits bâtiments de quinze à vingt-cinq tonneaux en moyenne. On voit même armer en course des chaloupes de quatre et de cinq tonneaux : il fallait une certaine hardiesse pour s'embarquer sur d'aussi frêles esquifs et attaquer de gros navires marchands, en courant le risque d'être pourchassé par des corsaires ou des bâtiments royaux ennemis ; mais l'audace est une vertu commune chez nos marins. Exceptionnellement, des lettres de marque sont délivrées pour des frégates de trente-six, quatre-vingts, et même cent vingt tonneaux.

Et de temps à autre, une prise est amenée au port; des cargaisons de potasse et de chanvre, de blé, de fer-blanc et de fil de fer, de planches, de plumes, d'huîtres, de beurre, de suif, etc., sont mises en vente; ce n'est pas ici, c'est à Dunkerque surtout que vont les prises riches.

Et pourtant, pendant les neuf années que dura la guerre de la ligue d'Augsbourg, de 1688 à 1697, nous connaissons une trentaine de capitaines de corsaires appartenant au port de Boulogne, auxquels furent délivrées des lettres de marque. Leur nombre s'accroît rapidement pendant la guerre de la succession d'Espagne et au cours du XVIIIe siècle, tandis que le port était amélioré, permettant le développement de la marine qui s'y abritait.

Les mœurs des corsaires se sont adoucies depuis le XIVe siècle : ils ne massacrent plus jusqu'au dernier les hommes des équipages dont ils s'emparent. Mais leurs procédés ne vont pas cependant sans quelque rudesse. D'abord, depuis le XVIe siècle, on observe bien moins qu'autrefois la trêve pêcheresse, et fréquemment les pêcheurs sont capturés; il est vrai de dire que nous sommes au temps où des frégates anglaises attaquent et prennent des frégates françaises *après* la signature du traité de Ryswick, ou *avant* la déclaration de guerre. Dans son *Histoire de Boulogne*, Henry signale ce fait qu'en 1756 une frégate anglaise vint faire des signaux de détresse devant le port de Calais ; une chaloupe sortit pour lui porter secours : la frégate s'empara de la chaloupe et retint prisonniers les hommes qui la montaient. Un mois plus tard, un vaisseau suédois se trouva réellement dans une situation critique au même endroit. Les Calaisiens craignirent une nouvelle supercherie, et restèrent à quai. Le suédois périt corps et biens.

En 1779, il est fait défense à quiconque d'injurier ou frapper les smoggleurs, non plus que les équipages de navires étrangers entrant au port (1). Et voici un

(1) A. D. *Reg.* C..

épisode curieux datant de juillet 1708 : quatre pêcheurs anglais avariés par le gros temps entrent au port pour vendre leur pêche « sur la confiance de la liberté de la pêche qui est entre la France et l'Angleterre, pour laquelle ils ont une protection de l'amiral pour pouvoir la faire librement ». On vérifie leurs avaries, on se rend compte qu'ils n'ont à bord que des engins de pêche, et on les laisse libres (1).

Une fois au large, les corsaires s'emparent de tout bâtiment qui leur tombe sous la main : il leur indiffère que le capitaine du vaisseau soit porteur de passeports délivrés par le roi lui-même. Il faut l'autorité de l'Amirauté pour ordonner la main-levée. Aussi, dans la crainte de voir leur proie leur échapper par autorité de justice, les corsaires commencent en général par la mettre au pillage en pleine mer.

En 1711, Pierre Bonté, commandant un corsaire de Dieppe, attaque *la Marie*, brigantin muni d'un passe-port du roi, maltraite le capitaine et l'équipage à coups de sabre et de cordes, et leur enlève une quantité d'objets, d'effets et d'argent. Ce n'est pas là un fait isolé (2).

Dans certains cas, les corsaires préfèrent rançonner les navires de commerce, puis les relâcher, quitte, sans doute, à les reprendre un peu plus loin. Ils vont même jusqu'à rançonner des bâtiments entrés dans les rades et ports du royaume. Et dans les deux cas, ils ne semblent guère se soucier de la défense qui leur est faite de procéder de la sorte, car on doit la renouveler à plusieurs reprises.

Ceux qui rançonnent régulièrement un bâtiment de

(1) A. D. *Reg. Sent.*.
(2) A. D. Calais, *Corsaires*, B.

commerce doivent s'emparer de ses papiers et retenir prisonniers les deux principaux officiers comme otages. La forme des billets de rançon n'étant pas fixe, on les falsifie : un règlement du 27 janvier 1706 ordonne aux officiers de l'Amirauté de les faire imprimer suivant un modèle uniforme, et de les distribuer eux-mêmes aux capitaines et aux armateurs. Le même document règle à nouveau dans tous ses détails la manière de procéder à la rançon des navires ennemis.

Le roi et monseigneur l'amiral doivent donc fréquemment intervenir. Ils édictent des instructions sur la course en général, sur l'établissement du Conseil des Prises (1), sur la procédure à suivre pour les prises qui seront faites en mer (apposition des scellés, établissement de gardiens, inventaire des agrès, interrogatoire de l'équipage), sur la façon dont les capitaines de corsaires doivent rédiger leurs rapports à l'Amirauté (pour plus de sûreté, l'amiral ordonne l'embarquement d'un écrivain), sur les échouements (les navires échoués sont confisqués; parfois, le roi en fait don à quelque personnage dont il est satisfait : ainsi, le 25 février 1693, le duc d'Aumont bénéficie de deux navires, un hollandais et un ostendais, échoués sur les côtes du Boulonnais) ; ils ordonnent aux officiers du tribunal maritime d'informer sur les pillages, d'envoyer à l'amiral toutes les pièces, indistinctement, trouvées à bord des prises, etc..., etc...

Lorsque les prisonniers faits en mer par les corsaires les embarrassent, pour une raison ou une autre, ils les débarquent soit sur des navires neutres ren-

(1) *Imprimerie Royale*, Paris, 1778.

contrés en cours de route, soit sur les côtes de pays neutres. Il s'ensuit des abus nuisibles à l'échange et au retour des prisonniers français. Sauf dans des cas déterminés (prisonniers trop nombreux, manque de vivres, par exemple), les corsaires doivent débarquer leurs prisonniers dans un port français, à peine de cent livres d'amende par tête de prisonnier ; dans tous les cas, les capitaines et officiers doivent toujours être débarqués en France.

Comme les prisonniers, les poudres trouvées à bord des navires ennemis doivent être débarquées dans un port du royaume, et non à l'étranger.

Le gouvernement se préoccupe encore de la question sanitaire. Des procès-verbaux de visite nous sont parvenus (1), attestant que le capitaine du corsaire, à son retour au port, doit, dans certains cas, produire son livre de bord pour prouver qu'il n'a touché ni une terre, ni un navire contaminés, et affirmer sous la loi du serment la véracité de son livre et de ses dires.

Il résulta de ces édits, arrêts, ordonnances, déclarations, un véritable code de la guerre de course. On peut lire à ce sujet le *Traité des prises, ou principes de la jurisprudence française concernant les prises qui se font sur mer, relativement aux dispositions tant de l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, que des Arrêts du Conseil, Ordonnances et Règlements antérieurs et postérieurs, rendus sur ce sujet avec une notice de la Procédure qui doit être observée à cet égard.* (La Rochelle, chez J. Légier, 1763, 2 t. in-8°.)

Jacques II, qui cherche par tous les moyens à re-

(1) A. C. 1203, liasse.

conquérir son trône, délivre des lettres de marque à des corsaires anglais et irlandais. Ceux-là conduiront leurs prises dans les ports français, et les tribunaux maritimes reçoivent l'ordre de les juger de la même manière que celles amenées par des sujets de Sa Majesté. Pontchartrain, qui signe l'ordre, réclame l'envoi des procédures. Pour qu'il n'y ait aucune erreur à ce propos, le ministre communique la liste des vaisseaux dont les équipages, étant anglais, mais au service de Jacques II, auront droit au dixième des prises qu'ils conduiront dans les ports français, comme suite à une convention passée avec le roi d'Angleterre. Ces vaisseaux sont, pour l'été de 1693 :

Le Prince de Galles.	80	tonneaux,	cap. François Laurence
Le Melfort.....	60	—	— Patrick Lambert
Le Saint-Joseph	250	—	— Thomas Vaughan
La Princesse.....	140	—	— Langhton Cleer
L'Aventure.....	150	—	— Julien Drake
Le Leuvrier.....	80	—	— Patrick Lincol[n]
Le Soleil.....	190	—	— Robert Walsh
Le Sarsbield.....	138	—	— Dominique Masterson
L'Espion.....	40	—	— Philipp Walsh
La Fortune	20	—	— Edmont [and] Carney

Des conventions analogues furent passées avec les Etats-Unis d'Amérique, en 1778, lorsque Vergennes eut signé le traité d'alliance, et, en 1781, avec les Provinces Unies.

Les capitaines corsaires ne sont pas toujours très au fait (apparemment tout au moins) du traitement, variable suivant les fluctuations de la politique extérieure, accordé par le roi aux puissances belligérantes

ou neutres. Il en résulte qu'ils molestent des navires sur lesquels ils n'ont aucun droit : et ce sont leurs armateurs que l'Amiral rappelle à l'observation des règlements.

Des incidents se produisent, assez imprévus : en 1781, un bâtiment hollandais armé en course capture deux pêcheurs anglais ; il les conduit à Boulogne. Nombreux sont les contrebandiers qui fréquentent le port, et appréciables les bénéfices qu'on y réalise du fait de leur industrie : il ne faut pas les éloigner en attirant de ce côté l'attention des autorités britanniques; la crainte pourrait les pousser à rechercher des parages moins exposés. De plus, des représailles pourraient être suscitées contre nos propres pêcheurs. La municipalité s'émeut : maire et échevins adressent une plainte au ministre de la marine (1).

La course est complètement interdite par moments : il est vrai que les interdictions prennent généralement place durant la belle saison, qui est la morte saison pour les corsaires. Mais elles sont rapportées à l'endroit de certains bâtiments, lorsque les armateurs excipent du préjudice causé par la mesure. Elles interviennent encore quand la marine royale manque d'hommes : corsaires et navires de commerce sont désarmés, pour un temps, afin de permettre l'armement des navires de l'Etat. Quand les interdictions sont prévues, ordre est donné aux corsaires de n'entreprendre aucune croisière dont ils ne ne puissent être revenus avant une date fixée (2).

Les équipages ne présentent pas la bigarrure que

(1) A. C. 1674, *Reg.*
(2) A. D. Calais, *Edits, arrêts, commissions, armements en course*, 1690-91, f° 68 v°.

nous rencontrerons (1) sous l'Empire. Ils sont cependant panachés : on y trouve des étrangers (Joseph Rivière, Catalan, né à Barcelone, canonnier de *l'Attrape-si-tu-peux*), surtout parmi les volontaires. Il ne faut sans doute pas trop approfondir les raisons qui poussent les uns et les autres à s'embarquer : on peut noter que des volontaires le font « pour leur plaisir », comme le mentionnent les registres de la paroisse Saint-Nicolas pour le jeune Antoine-Gaspard Goduin, tué à dix-huit ans en abordant avec *la Découverte* un bâtiment ennemi, en avril 1705 (2). Il appartenait à une famille de corsaires : Jacques Goduin commandait vers cette époque *l'Angélique*, barque longue de 12 t.

De temps à autre, on signale des désertions. Au milieu du XVIIIe siècle, un marchand de faïences, qui cumulait ce commerce avec celui de loueur de voitures, fut condamné au profit de l'armateur Becquerel, pour avoir favorisé la désertion de quatre matelots du *Mazarin*, enfuis à Dunkerque (3). On veille à ce que les matelots du Roi ne s'engagent pas sans congé à bord des corsaires : « Le Roi, ayant appris que des matelots de l'armée navale se retirent sans congé pour servir sur les vaisseaux de ses sujets armés en course, défend à tous armateurs, capitaines de vaisseaux, corsaires, vaisseaux marchands, etc., de recevoir dans les équipages aucun matelot qui ne serait pas porteur de congé signé des commandants, intendants de port, etc... » (2 octobre 1691) (4).

On note le décès de prisonniers revenant des geôles

(1) A. C. 1517, liasse.
(2) A. C. 2015.
(3) A. C. 1041, *Reg.*
(4) A. D. Calais, *Edits, arrêts, commissions, armements en course*, 1690-91, f° 68, v°.

anglaises et mourant au retour, ainsi que les adjurations, avant de mourir, de prisonniers de guerre anglais (1).

La vente des cargaisons ne va pas sans soulever des difficultés. Si l'occasion s'en présente, il arrive que les capitaines des corsaires vendent leurs prises en mer. Il est probable qu'alors la plus forte part du bénéfice ne va pas à l'armateur. Ces sortes de ventes sont strictement interdites, de même que les marchés entre gens de mer portant sur des parts de prises. Les armateurs intimident les marchands pour empêcher la vente des cargaisons à leur valeur, ou passent des conventions secrètes, ou chargent des hommes de paille de trafiquer pour leur compte. L'un d'eux se laisse prendre sur le fait, et Pontchartrain écrit de Versailles, le 25 février 1693, aux officiers de l'Amirauté de Boulogne : « Messieurs, le Roy ayant été informé des prévarications et friponneries que le sieur de la Mathe a fait (*sic*) dans la sollicitation de prises dont il a esté chargé, à la suite du conseil, Sa Majesté l'a fait arrester, et quoy qu'elle veuille bien ne luy pas faire faire son procès, elle m'a commandé de vous écrire que son intention est qu'il ne s'en mesle à l'avenir en aucune manière ny sous quelque prétexte que ce soit, et que vous y teniez la main, en avertissant les armateurs que vous apprendrez estre en relation avec lui, qu'il ne luy est pas permis de parler ny travailler pour eux. »

Des contestations s'étant élevées entre les armateurs et ceux qui réclament les prises en cas de mainlevée, un arrêt du Conseil d'Etat (23 décembre 1705)

(1) A. C. 1918, *Reg.*

décide que tous les frais seront supportés par le « réclamateur » qui aura obtenu la mainlevée, et au moment où il sera remis en possession.

Pour favoriser la course, il est décidé que les marchandises prohibées provenant de prises faites en mer sur les ennemis de l'Etat pourront entrer et être déchargées dans les ports du royaume, malgré la prohibition (1).

Le tiers des prises est attribué à l'équipage.

Le « chapeau » du capitaine est alors de 1 1/2 à 2 o/o en moyenne (2).

Dès le début de l'institution des Invalides de la Marine, dix deniers par livre lui sont attribués sur le produit des prises; des irrégularités se produisent dans le mode de perception; tantôt on les impute sur le montant brut et tantôt sur le montant net; d'autres fois on en exempte le tiers revenant aux officiers et à l'équipage. Un arrêt du Conseil d'Etat (23 juin 1697) régularise et uniformise cette perception.

Un droit de un dixième sur les prises et conquêtes faites en mer est en outre attribué à la charge d'Amiral de France. Réduit en août 1743, suspendu par les édits du 5 mars 1748 et du 15 mai 1756, ce droit est définitivement supprimé en septembre 1758. En compensation, l'Amiral, en cette qualité et aussi comme gouverneur de Bretagne, reçoit une indemnité annuelle de 150.000 livres.

On voit la nécessité des ordonnances pour réglementer la vente des prises, le dépôt au greffe des Amirautés des liquidations particulières, et des comptes de dépenses des relâches et du désarmement des

(1) A. C. 1637, liasse.
(2) A. D. Reg. C.

corsaires. L'une vise spécialement les matières d'or et d'argent, piastres, réaux, pistoles, poudre d'or de Guinée, lingots, etc..., qui devront être portées à l'hôtel des monnaies le plus proche du port où est conduite la prise. Nous trouvons là l'indication précise de la valeur relative de l'or et de la monnaie, en décembre 1702, pour un lingot porté à l'hôtel des monnaies de Lille : « Un lingot pesant 2 marcs, 4 onces, 5 gros et demi, rapporté par l'essayeur de la monnaie à 20 karats 12/32, à raison de 436 l. 8 s. 9 d. le marc, fait 1.128 l. 11 s. 9 d. »

Par arrêté du 14 janvier 1684, la connaissance des prises faites par les vaisseaux de Sa Majesté est attribuée aux officiers de l'Amirauté. Mais une ordonnance du 4 août 1781 fait rentrer leur vente et toutes les opérations qui y sont relatives dans les attributions des intendants et ordonnateurs de la Marine.

Avant de s'embarquer, les équipages des corsaires réclamaient instamment des avances aux armateurs : par contre, les armateurs étaient volontiers en retard pour verser aux mains des équipages les parts de prise qui leur revenaient de droit. Les procès de ce chef duraient de longues années, jusqu'à plus de vingt ans. Le Conseil d'Etat devait intervenir.

Le 31 mars 1703, un arrêt de ce Conseil organise une caisse de secours pour les marins victimes des accidents du travail, en ordonnant la levée de trois deniers par livre sur toutes les marchandises prises, au profit de ceux qui auront été estropiés sur les vaisseaux armés en course, et aussi des veuves de ceux qui auront été tués en course.

Les fermiers généraux prétendirent lever un droit

de quatre sous pour livre sur les marchandises de prise, mais sans succès (1).

★

Au début du XVIIIe siècle, l'armement d'une barque longue de vingt tonneaux coûtait de quatre à cinq mille livres (2). Les frais de *la Boullenoise*, par exemple, se décomposent ainsi (1702) :

Forfait avec le maître charpentier de navire pour la construction de la barque.....	2.500 l. 17 s.
2 ancres du poids de 2.550 livres et des cordages et chaînes.....	735 l.
Voiles.....	699 l.
Canons, pierriers, fusils, pistolets, sabres, haches d'armes, gargousines, boulets de 2 livres de calibre, fer à lester.....	768 l.
Chaudière, poëlon de cuisine, écumoir, cuiller, lampe, platière, 3 plaques de plomb, pompe de fer blanc.....	23 l. 10 s.
100 livres de grosse poudre, 100 livres de balles de plomb pour fusils et pistolets à 5 sols la livre.....	100 l.
Une tille, une pleine, 2 haches, 2 ciseaux, une scie.....	11 l.
50 livres de mèche et 10 livres de vieux hameçons.....	12 l. 10 s.
4 bidons, 4 petites tinnes, 3 seaux, 4 plats, 4 gamelles, 30 cuillères de bois.....	8 l.
2 lanternes, 2 compas, un plomb de sonde, 4 feux de fer blanc.....	10 l.
Un canot, gouvernail et rames.....	100 l.
Total.....	4.978 l. 17 s.

(1) A. C. 1012, liasse.
(2) Nous donnons en annexe II l'inventaire complet d'un bâtiment corsaire en 1760.

La Bonne Aventure, qui prend la mer en 1708, coûte :

Etablissement de la barque et 2 voyages des capitaines	1.504 l. 15 s.
Mâts, vergues	278 l. 16 s.
Ancres, câbles	424 l. 2 s.
Cordages, poulies	249 l. 8 s.
2 canons, 12 fusils, 6 pistolets	313 l. 17 s.
Compas, horloges	51 l. 13 s.
1 baril 1/2 de goudron, petits meubles	65 l. 17 s.
Peintre, toile à faire une tente	102 l. 8 s.
Une commission, surplus du marché, menuisier	144 l. 14 s.
Voiles et cordages	712 l. 9 s.
Pour le maréchal	217 l. 5 s.
Total	4.064 l. 01 s.

Lorsque les armements prennent plus d'importance, l'armateur n'est plus seul à en faire les frais. Il s'adresse à des « intéressés ». Il en est de toutes professions et de pays très divers pour un même navire. En 1787, les intéressés de *la Comtesse d'Avault*, placée sous les ordres du capitaine Cary, un de nos plus hardis capitaines de la période révolutionnaire, étaient : de Boulogne : J. Butay, armateur, Ternaux, Cary, capitaine, Lafoiret, Guilbert, huissier, Reine et Sauvage, constructeurs ; le vicomte de la Villeneuve, Millon, marchand de vin, le Preu, contrôleur ; Châteauvieux, Planta et Lucheux, officiers : Penet, procureur, et treize négociants ; puis venaient six Dunkerquois, un Montreuillois, quatre Calaisiens, deux Amiénois, un habitant du Pont-de-Briques (près Boulogne), un d'Etaples et un de Rue.

Un des plus forts armements et l'un des plus curieux au point de vue de la variété et de la qualité des intéressés, est celui qui fut fait en 1757 par Etienne Denis Dangerville d'une frégate corsaire *le Romain;* les dimensions en étaient : 76 pieds de quille du dehors de l'étrave au dehors l'étambau; à la voie du pont 86 pieds; de tête à tête, 91 pieds; maîtres-baux, 24 pieds, 6 pouces; cale sur serre et sous baux, 11 pieds. Sur le pont étaient pratiqués 84 sabords dont 20 en batterie, 2 d'arrière et 2 de devant. La contenance totale était de 250 tonneaux. L'armement comportait : 16 canons de 6 livres de balles sur 16 affûts; 4 canons de 2 livres de balles; 18 pierriers; 200 fusils; 200 pistolets garnis de leur brochets; 200 sabres; des haches d'armes, des gargousines, 1.500 boulets, dont plus des trois-quarts du calibre de 6 livres de balles. 30.000 pesants de fer formaient le lest, avec des pierres pour faire l'appoint.

Le tout est estimé 128.000 livres. Les intéressés étaient :

Le sieur de Villette, ancien trésorier général de l'Extraordinaire des Guerres; Feraud, fermier général à Paris; Manet, trésorier de France et des troupes du roi à Calais; De la haye Lebouis, négociant au Havre; Salles et Kovanagt, négociants à Dunkerque; Roubiliacq; Julien, caissier de l'Extraordinaire des Guerres à Amiens; J.-F. Coilliot, négociant; René Duirbrancq, de Lille; Millin de Grande-Maison, intéressé dans les affaires du roi à Paris; de la Borde; François de Natier; baron de Loria de Basset, capitaine de cavalerie; Tron Lheureux et Cie; L.-J. Prestre; Lernisien, inspecteur des bâtiments; abbé Brulé, chanoine de Saint-Valery-sur-Somme; don François le Masson,

religieux de l'abbaye de Saint-Valery-sur-Somme (1); Virelle, major d'infanterie; de la Voye, Pierre, négociant à Paris; de Laffon, architecte à Paris; Desmeur, médecin à Boulogne; de Bellin, procureur à Paris; de Lincquering, maire d'Aire; Chapevoye, maître graveur à Paris; Dechoin, marchand épicier à Paris; Boucher, marchand de vins à Paris; du (Lineyford ?) de la Prée, gentillomme à Aire; le comte d'Estienne de Saint-Maur, chevalier, directeur des fortifications à Aire; Lambert, marchand bijoutier à Paris; de Gayan, major de la Citadelle d'Arras; le comte de Harcourt, à Paris; Chaisme fils, marchand à Paris; Depaux, marchand de vins à Paris; Boze, fermier général du roy, à Paris; Jean Pierre André de Boisserand et frères, négociants, à Nancy; Barthe, banquier, Paris; de Saint, ingénieur chef, Aire; de Vingt, négociant, Dunkerque; Mugnot Dallet, négociant, Dunkerque; de Châtillon, trésorier de S. A. S. comte de Charolais à Paris; de Fontemoing, négociant, Libourne; Dlle Lemoine, Paris; de Villecreux, Paris; Melchior Didier, négociant, Dunkerque; Sageret, marchand orfèvre, Paris; Dame Verray, Vve le Roy, Paris; Charensot, négociant, Beaune; Bertot, négociant, Paris; abbé le Breton, prieur de Germiniacq, près Cognacq; Cornelis et Cie, Dunkerque; Brisson de Cautière, commissaire ordonnateur des guerres; le sieur d'Isques; Gobelin; Rocher, Paris; Junck Bodin, négociant, Dunkerque; de la Malle et Barinon, négociants, Honfleur.

Il en est de toutes les conditions comme de toutes les provinces du royaume.

(1) Les membres du clergé n'avaient pas attendu le conseil de Napoléon, répondant à ceux qui se plaignaient de la modicité de leur traitement : « Hé bien, Messieurs, mettez dans les corsaires. » (Le Chercheur, *France du Nord*, 3 juin 1908, d'ap. notes ined. de Ch. Marmin.)

Les officiers des Amirautés eux-mêmes avaient pris la douce habitude de s'intéresser en qualité d'actionnaires aux bâtiments armés en course. De graves abus en résultaient, et une ordonnance royale vint le leur défendre à peine d'interdiction et de 1.500 livres d'amende.

Depuis le Moyen-Age jusqu'à la Révolution, la course n'a donc cessé de se différencier de la piraterie, et cette évolution, très poussée par les ordonnances royales et les circulaires ministérielles des XVIIe et XVIIIe siècles, l'a conduite à devenir une opération commerciale régulière. L'organisation en est complète et à peu près définitive lorsque s'ouvre l'ère des luttes épiques qui déchirèrent l'Europe, de 1790 à 1815.

Quant aux risques de l'opération, ils étaient de deux sortes: 1° financiers pour les intéressés et l'armateur; 2° risques « tout court » pour le capitaine et son équipage, dont la vie, ou tout au moins l'intégrité de la personne physique, étaient en jeu. Les premiers n'ont pas besoin de plus ample explication. Le récit de la carrière de deux corsaires donnera une idée suffisante des seconds.

François Thurot a été l'objet de diverses publications. Sa monographie emplirait un volume à elle seule. Nous nous contenterons d'en donner un résumé aussi précis que possible (1).

(1) Cf. à son sujet : *Journal de la Navigation d'une escadre française, partie du port de Dunkerque aux ordres du capitaine Thurot, le 15 octobre 1759.* — *Journal historique de la campagne du capitaine Thurot sur les côtes d'Ecosse et d'Irlande, en 1757 et 1758*, Dunkerque et Paris, 1760, in-12. — *Vie du capitaine Thurot*, par M. ***, 1791. —

Il est né à Nuits, le 22 juillet 1727. En ce temps, plusieurs des chirurgiens de Boulogne étaient accrédités auprès de l'Amirauté, et se réunissaient à certaines époques de l'année pour faire subir un examen aux candidats désireux d'obtenir leurs « lettres de chirurgie », grâce auxquelles ils pouvaient exercer leur art sur les bâtiments de commerce ou sur les corsaires. Thurot vient prendre des leçons d'un de ces chirurgiens; mais un beau jour il fausse compagnie à son maître, se sauve à Dunkerque et s'embarque à bord d'un corsaire. Presque au sortir du port, une frégate anglaise le cueille : il fait connaissance avec la prison de Portsmouth.

Il ne tarde pas à s'évader, et traverse le détroit sur un canot muni de rames; sa chemise fait l'office de voile. Il atterrit à Calais. Il abandonne alors complètement la chirurgie, et conquiert ses grades dans la marine, matelot, pilote, capitaine. En 1748, les *Reg. Ed.* nous apprennent qu'il commande un corsaire de Boulogne, *la Levrette;* le 8 août, il s'empare de *la Pucelle de Gand*, un dogre hollandais de 65 tonneaux, de Zérickzée en Zélande. Mais il a accompli d'autres exploits qui, lors de la signature de la paix de 1748, l'ont déjà signalé à l'attention publique.

Il s'installe à Londres, et, entre temps, se livre à la

Adresse à Messieurs les Représentants de la Nation Française, par Mlle Thurot, 1791. — *Genuine and curious Memoirs of the famous Captain Thurot, written by Rev. John Francis Durand, with some of Mons. Thurot's Original Letters to that Gentleman, now in England. To which is added a much more faithful and particular account than has been hitherto published of his Proceedings since his Sailing from the coast of France. October*, 18, 1759. Dublin, 1760. — John Knox Laughton, M. A., *Studies in naval History*, biographies. Londres, 1887, in-16. — M. Louis Fournier veut bien nous informer qu'il prépare un ouvrage sous ce titre : *Un corsaire français sous Louis XV; le capitaine François Thurot, surnommé le Jean Bart bourguignon.*

contrebande : son navire, *l'Argonaute*, de Dunkerque, jaugeant 160 t., est saisi par les autorités anglaises en juillet 1753. Cela n'empêche pas le Rév. Durand, qui le connut à Londres, et lui consacra le petit livre mentionné en note, de le considérer comme un bon compagnon, parlant remarquablement bien l'anglais.

Lorsque éclate la guerre de Sept Ans, Thurot commande une escadrille de corsaires, et fait si bien que le bruit de ses exploits parvient aux oreilles du maréchal de Belle-Isle, ministre de la Guerre. Nommé commandant de la corvette de Sa Majesté, *la Friponne*, Thurot passe peu après à la tête d'une division comprenant deux frégates, *le Maréchal de Belle-Isle* et *le Chauvelin*, portant chacune 36 canons, dont 28 de 12 sur le pont, et deux corvettes. Il quitte Saint-Malo, le 12 juillet 1757, et, dans le mois qui suit, les gazettes de Londres signalent qu'aucune des cent voiles attendues dans les ports du Royaume-Uni n'a encore paru.

Mais il doit lutter contre une série exceptionnelle de mauvais temps. Une tourmente plus violente que les autres, dans la première quinzaine d'octobre, laisse son navire désemparé à proximité des côtes d'Ecosse, et séparé des deux corvettes et de la frégate qui l'accompagnaient.

Dans cet intervalle, l'état-major fut assemblé pour savoir quel parti il était plus à propos de prendre dans une conjoncture aussi épineuse. Les avis furent incertains jusqu'à ce que M. Thurot eût remontré l'impossibilité qu'il y avait à tenir la mer pour parvenir à aucune terre neutre.

— Messieurs, nous dit-il, lorsque nous nous sommes embarqués, notre but était de chercher les ennemis de la Patrie et de nous enrichir de leurs dépouilles. Les hasards que nous avons déjà courus et dont nous nous sommes tous

heureusement tirés depuis que nous sommes sortis de Saint-Malo ne nous permettent autre chose qu'un avenir gracieux. La fortune nous sourira peut-être, mais il faut que le courage l'attire dans notre parti. Le pitoyable état où notre navire se trouve ne nous permet pas d'aller emprunter les secours de nos amis, parce qu'ils sont trop éloignés ; il faut aller chercher en Ecosse ce que le sort nous refuse. Nous ne sommes qu'à quatre lieues de Hitland ; entrons-y sous Pavillon hollandais, et faisons servir nos ennemis mêmes à notre sûreté.

Tout le monde applaudit à cet avis et s'en remit à la prudence reconnue de celui qui l'avait proposé. Nous courûmes sur la terre tout le jour, avec les vents de la partie du sud-ouest bon frais.

Sur les 6 heures du soir, ne pouvant gagner les îles de Wytshearen, nous fûmes obligés d'arriver vent arrière, et de faire feu d'un coup de canon pour appeler un pilote, afin d'éviter le danger de se trouver pendant la nuit exposés à être affalés sur la côte.

Au bout d'un quart d'heure, une chaloupe vint à nous, avec quatre hommes et un pilote anglais qui nous mouilla dans la baie de Connestienne.

Il ne se trouva dans le pays personne qui parlât ni français, ni hollandais ; ce qui nous favorisa davantage fut environ vingt matelots qui parlaient anglais et qui furent employés à servir l'officier qui alla à terre pour pourvoir à notre mâture. Les habitants du païs nous plaignirent et nous fournirent tout ce qui était nécessaire pour regréer notre navire, à condition toutefois que le Maire de leur village voudrait se charger de les rembourser.

Nous n'eûmes pas de peine à l'y faire consentir ; nous lui promîmes des lettres de change sur des négociants connus à Londres ; une demi-barrique de vin doux dont nous lui fîmes présent acheva de le persuader.

Le quatrième jour, après nous être abondamment pourvus de vivres frais et d'eau, les vents étant de la partie

d'ouest-sud-ouest petit frais, beau temps, nous levâmes l'ancre et appareillâmes, ayant à bord le pilote anglais, et notre prétendu correspondant. Quand nous eûmes doublé tous les dangers, sous les auspices du pilote, nous nous fîmes connaître à nos bienfaiteurs, et les remerciâmes dans les termes les plus obligeants du service essentiel qu'ils nous avaient rendu. On peut aisément juger de l'état où ces gens se trouvèrent à cette nouvelle ; d'abord ils n'en voulurent rien croire, et nous dirent que c'était un vain prétexte que nous employions pour éviter le payement de ce qu'ils nous avaient fourni ; quelques prisonniers anglais, que nous avions à bord, les convainquirent de la vérité : ils déplorèrent leur malheur.

Nous leur avions cependant trop d'obligations pour ne pas leur donner des marques de notre reconnaissance. Nous crûmes ne pouvoir leur faire un présent plus gracieux que celui de leur liberté ; et il leur fut d'autant plus agréable qu'ayant presque perdu la terre de vue ils croyaient devoir en être privés pour longtemps.

Enchantés de la petite réparation que nous avions faite à nos forces, l'idée d'y avoir fait contribuer nos ennemis augmentait de beaucoup notre satisfaction ; mais il nous fallait quelque chose de plus réel. Le ciel, lassé de nous persécuter, acheva de combler nos souhaits (1).

Au printemps de 1758, on trouve Thurot en relâche à Gottenbourg. Il quitte ce port le 11 mai, pique droit sur les côtes d'Ecosse et, le 26, rencontre trois frégates et une corvette anglaises chargées de le poursuivre. Renouvelant la tactique du troisième Horace, il envoie sa bordée au premier de ses adversaires, dont il abat le grand mât, mitraille le deuxième qui doit s'éloigner un moment, bombarde le troisième jusqu'à ce que le feu s'y déclare, et se trouve reposé,

(1) *Journal historique de la campagne du capitaine Thurot*, p. 31.

et ses canons refroidis, quand le quatrième se présente. Tandis que tous deux sont aux prises, deux des éclopés de tout à l'heure reviennent à la charge. Thurot leur tient tête, et après une heure de combat, il a la joie de les voir fuir. Il se dirige sur Christiansund, pour réparer ses avaries et, en route, s'empare de dix-huit gros bâtiments chargés de charbon de terre.

Le 24 juin de cette année, *la Gazette de France* publiait l'entrefilet suivant :

Les Gazettes anglaises rapportent plusieurs prises faites sur cette nation et un combat très vigoureux soutenu dans le mois de mai par le capitaine Thurot, commandant la frégate *le Maréchal de Belle-Isle*, armée en corsaire. Au commencement de mai, le capitaine Thurot, s'étant approché de Sunderland, s'empara d'un navire anglais sorti de Shields, et peu éloigné de la rade. Quelques jours après, étant à l'embouchure de la Tée, il se rendit maître de cinq autres navires chargés de charbon. Le 5, le navire *la Résolution* et *le Bon Accord* de Peterhead, tous deux chargés de sel étranger pour Dantzick, furent pris par le même, près de Buchanen. Ce capitaine ne voulut point rançonner le premier vaisseau, parce qu'il lui avait coûté trois heures de chasse ; mais le dernier n'étant propre à rien, il le laissa en liberté, moyennant 280 guinées de rançon. Le bruit de ces prises avant répandu l'alarme sur les côtes d'Ecosse, on fit partir deux vaisseaux de guerre, *le Dauphin* et *le Solebay*, pour aller dans les mers du Nord à la poursuite du *fameux corsaire français* (c'est l'expression des Gazettes anglaises). On disait qu'après s'être réparé à Gottenbourg, il venait d'apparaître près d'Aberdeen. Pendant cette recherche, le capitaine Thurot s'est encore emparé de 15 ou 16 navires ennemis sur la côte de Shields et de Stockton, et les a envoyés en Norwège. Enfin, le 26 mai dernier, les vaisseaux de guerre anglais, *le Dauphin* et *le*

Solebay, ayant joint le capitaine Thurot à 5 lieues de la Tête Rouge, l'attaquèrent ensemble avec la fureur et l'acharnement d'un ennemi bien résolu de venger ses pertes. Le combat, qui fut très opiniâtre et très vif, dura plus de quatre heures. Les deux vaisseaux anglais sont revenus à Shields totalement désemparés. Ils ont eu 30 à 40 hommes tués et plus de 60 blessés. Le capitaine Craig, commandant *le Solebay*, a reçu une blessure très dangereuse à la gorge, et le capitaine Maclowe, qui commandait *le Dauphin*, a été tué.

Ce combat a sauvé la flotte marchande de la mer Baltique, qui est arrivée heureusement à Leith sous le convoi d'une chaloupe de guerre. Sans cet événement, cette flotte serait tombée infailliblement entre les mains du capitaine Thurot. Trois autres vaisseaux de vingt canons chacun sont partis de Hull pour le chercher.

Le 28 juillet, Thurot sort de Christiansund, rencontre un convoi de vingt pinques chargées de marchandises, mais armées en guerre, et, en deux heures de combat, les met en déroute. Il en prend deux, qu'il conduit à Christiansund.

Apprenant que le chef d'escadre Boys est lancé à sa poursuite avec une division, il reprend la mer. Les deux ennemis ne se rencontrant pas, Thurot, après s'être emparé en passant de quelques navires venus par malchance sur son chemin (parmi lesquels un brick de guerre de dix-huit canons) regagne triomphalement le port de Dunkerque, le 8 décembre 1758.

Louis XV le convoque à Versailles et se fait présenter ce héros de trente ans, qui devient la coqueluche de la cour, au point que les petites marquises portent des affiquets « à la Thurot ». Cette gloire lui crée des envieux, — c'était alors monnaie courante à

la cour, et cet état d'esprit nous valut bien des déboires et des revers. — Un de ses compagnons leur répond en publiant, au moment où le corsaire venait de repartir pour accomplir de nouveaux exploits, *le Journal historique de la campagne de M. Thurot*, qu'il fait précéder de cet « Avis de l'Editeur » :

La fortune, par un caprice extraordinaire, vient-elle à tirer du milieu du peuple un homme d'un mérite distingué, pour le placer au haut de sa roue? On voit aussitôt s'élever une troupe d'envieux, qui n'omettent rien pour ternir l'éclat de sa gloire.

C'est pour prévenir l'effet dangereux de ces langues envenimées que je me suis déterminé à donner le *Journal historique de la campagne de M. Thurot*, sur les côtes d'Irlande et d'Ecosse. Quoique les ennemis de ce capitaine aient répandu dans le public qu'il n'était pas marin, on y verra cependant que la sagesse avec laquelle il s'est comporté dans les différents dangers qu'il a courus pendant dix-neuf mois ne peut être que le fruit de l'expérience : on y reconnaîtra que la témérité qu'on lui attribue, loin d'être l'effet d'un cœur vicieux, n'est autre chose que cette noble hardiesse qui porte l'homme de courage à entreprendre, et que la prudence guide dans l'exécution.

Je l'ai suivi dans toute cette campagne et j'ai, comme les autres qui l'ont accompagné, quelques petits sujets de plainte ; mais quelque puissants que soient les motifs d'intérêt sur les cœurs des hommes, ils ne sauraient m'empêcher de rendre hommage aux grandes qualités que j'ai reconnues dans M. Thurot. Les suffrages de la cour sont une preuve de leur existence.

Le succès de Thurot était d'autant plus vif que, depuis la victoire remportée en 1756 par la Galissonnière, notre marine royale ne connaissait plus que des

revers. Les escadres anglaises bloquaient nos ports, nous prenaient ou détruisaient en détail trente-sept vaisseaux de ligne et cinquante-six frégates, opéraient hardiment des descentes sur nos rivages de Bretagne et de Normandie, battaient complètement la Clue au cap Sainte-Marie, et, favorisés par l'impéritie de Conflans, anéantissaient la flotte de Brest (1758-1759).

Le Gouvernement demande au corsaire victorieux un plan de lutte contre l'Angleterre : Thurot veut qu'on lui donne cinquante mille hommes; il promet de les débarquer de l'autre côté de la Manche et de mener une rude guerre dans le pays. Berryer, ministre de la Marine, se borne à lui confier cinq frégates et une corvette, et un corps de débarquement de deux mille hommes, placés sous les ordres du brigadier d'infanterie Flobert. Avec ces forces, il devra ravager les côtes anglaises, en agissant par surprises soudaines, tantôt sur un point, tantôt sur un autre.

Il appareille le 15 octobre 1759.

Les Anglais, dit le *Journal historique de l'Expédition*, ont pris toutes les mesures qu'ils croyaient nécessaires pour l'empêcher de sortir du port de Dunkerque, mais inutilement. Tout le monde sait avec quelle précision M. Thurot a saisi l'instant où les vents du sud avaient chassé les Anglais sur leurs propres côtes pour s'ouvrir un chemin que la présence de ses ennemis semblait devoir lui interdire pour longtemps. Quelques bâtiments hollandais, qui sont entrés dans nos ports, ont déclaré qu'ils avaient eu connaissance de cette petite escadre à la hauteur du Texel, faisant voile pour le Nord.

Si le grand nombre de frégates que l'Angleterre a détachées pour veiller à la sûreté de ses côtes orientales d'Ecosse et d'Irlande, si la flotte dépêchée sous le commande-

ment du chevalier Brett, et celle du Commodore Boys, qui était préposée pour veiller à la sortie de notre flottille, et chargée de la poursuivre, en cas qu'elle vînt à bout de tromper sa vigilance, n'ont pu l'empêcher d'entrer à Gottimbourg et d'en sortir à son gré, que ne doit-on pas attendre de l'avenir?

Quiconque saura que cinq corsaires, dont deux de 30, un de 24 et deux de 18 canons ont su se soustraire à plus de 50 navires, tant corsaires que frégates et vaisseaux de Roi acharnés à leur poursuite, on avouera aisément ou que nos ennemis sont bien faibles, ou que le mérite de celui qu'on leur oppose est au-dessus de toutes les louanges que l'imagination peut produire en sa faveur.

Thurot remplit de point en point le programme arrêté d'accord avec le Gouvernement français. Malheureusement, les éléments se mettent encore une fois contre lui : il perd deux de ses cinq frégates. Le commodore Boys, toujours lancé à sa poursuite, suit sa trace aux ravages qu'il exerce le long des Féroë. Mais tandis que Boys le recherche autour des Orcades, Thurot se hâte vers les côtes d'Irlande : il manque de vivres et compte assiéger Londonderry, capitale de la province d'Ulster, où il se ravitaillera.

Malheureusement ces préparatifs furent inutiles (1), car il s'eleva une tempête qui dura huit jours, et dispersa l'escadre, engloutissant pour toujours *l'Amaranthe* (2), la

(1) L'auteur de ce récit est Auguste Mariette pacha, le célèbre égyptologue, qui l'écrivit en ayant sous les yeux le journal de l'expédition rédigé à bord du *Belle-Isle* par le général Flobert ; il tenait ce journal de son grand-père, Guillaume Mariette, premier lieutenant à bord du *Belle-Isle*. Guillaume Mariette fut au nombre des prisonniers tombés aux mains des Anglais au combat de Carrickfergus. Il rentra en France grâce à l'intervention du gouvernement français, qui le fit bénéficier d'un échange de prisonniers, et s'adonna depuis à la littérature.

(2) *L'Amaranthe* avait été armée à Boulogne, après contrat passé le

meilleure des trois frégates qui, avec la corvette *la Blonde*, *le Belle-Isle* et *la Terpsichore*, formaient la flottille française. On était alors au 12 février 1760.

Le 18, Thurot parvint à rallier les débris de son escadre et entra dans la baie de Carrickfergus, située à dix milles de Belfast, sur la côte nord-est de l'Irlande.

Le 19 au matin, le grondement du canon français roula dans les gorges des falaises anglaises, et, à midi, 800 hommes débarquèrent sur les côtes. Deux fois repoussés par la garnison de Carrickfergus, ils revinrent deux fois à la charge. A la troisième, la ville fut emportée.

Thurot fit ses conditions en vainqueur, et comme ces conditions ne furent pas fidèlement tenues par les Anglais, il pilla la ville et démantela son château. Puis, ayant embarqué des vivres, il leva l'ancre et fit voile pour Witehouse, afin d'aller ensuite s'emparer de Belfast.

En route, il apprit que quatre régiments d'infanterie et cinq escadrons de dragons avaient été réunis dans cette ville, par les ordres du duc de Bedford, vice-roi d'Irlande. Thurot pâlit à cette nouvelle, non de peur, mais de colère. Ses 800 hommes ne pouvaient rien contre les 10.000 hommes du duc de Bedford, et il fallut rebrousser chemin.

Un matin, la vigie du *Belle-Isle* signala trois voiles à l'horizon. Les trois voiles étaient *l'Eole*, *le Pallas* et *la Brillante*, qui, sous les ordres du capitaine Elliot, cherchaient Thurot pour venger la défaite de Carrickfergus. C'était dans les environs de l'île de Man.

Thurot fit mettre en panne et attendit les ennemis. Les ennemis arrivèrent, et le combat s'engagea.

Les 6 frégates se saisirent corps à corps, et en un instant le vaste cercle qu'elles embrassaient s'illumina de flammes. L'artillerie tonnait sans interruption, la mitraille et les boulets passaient dans l'air en sifflant, et de temps à autre,

8 mai 1759 entre Joseph Cazin, sieur d'Honinethun, au nom de François Thurot, « officier de la Marine du roy, directeur des frégates en armement à Dunkerque », et Louis Paillet et ses co-interessés. A. G. *Reg. éd.*

au milieu de la fumée qui s'élevait du champ de bataille en tourbillons épais, on distinguait une voile percée à jour et qui s'en allait en lambeaux, une vergue ou un mât qui tombait. Cela durait depuis 3 heures. Depuis 3 heures, quoique mal servi par des bâtiments meurtris déjà dans tant de victoires, Thurot se défendait comme un lion. Deux de ses frégates avaient été mises hors de combat, et seul contre trois, *le Belle-Isle* sanglant, échevelé, les agrès en pièces, les flancs ouverts, les mâts brisés, faisait encore trembler l'ennemi sous ses volées redoutables.

Thurot, monté sur son banc de quart, commandait le feu. Il avait près de lui M. Flobert, brigadier d'infanterie, et M. Guillaume Mariette, notre aïeul, 1er lieutenant du *Belle-Isle*.

Tout à coup, les deux officiers virent Thurot chanceler, puis ses yeux s'ouvrirent démesurément, pendant que de sa poitrine ouverte des flots de sang coulaient sur son uniforme. Ils voulurent soutenir leur commandant blessé, mais celui-ci, étendant les bras, roula de son banc de quart sur le pont et tomba la face sur les planches. Quand on le releva, il était mourant. Il avait reçu un biscaïen en pleine poitrine.

Le Belle-Isle se défendit encore quelque temps, mais le feu se déclara à bord, en même temps que le dernier mât qui lui restait s'écroulait avec fracas. Alors, la brillante frégate ramassa toutes ses forces pour un dernier effort, et après une bordée à mitraille qui foudroya l'un des vaisseaux ennemis, elle amena son pavillon.

C'était juste au moment où Thurot, étendu sur le pont, exhalait le dernier soupir.

Son corps fut enveloppé dans ce même pavillon qui, Thurot vivant, avait toujours flotté victorieux et qui, Thurot mort, descendait de son poste d'honneur, pour aller s'ensevelir avec le héros dans les profondeurs de la mer (1).

(1) A. Mariette, *Almanach de Boulogne*, 1849, pp. 102 et suiv.

La nouvelle de ce combat et de la mort de Thurot parvint à Paris le mois suivant, et la *Gazette de France* l'enregistra à la date du 22 mars :

Les nouvelles qu'on a reçues d'Angleterre et d'Irlande nous apprennent que le capitaine Thurot débarqua le 18 du mois dernier à Carickfergus, en Irlande; le 21, on attaqua Carrickfergus, qui se défendit quelque temps, mais le lieutenant-colonel Jennings, se voyant prêt à être forcé, rendit le château et la garnison fut prisonnière de guerre.

On a eu à cette attaque 17 hommes tués, dont 3 officiers du régiment des gardes françaises, les sieurs de Lépinai, de Novillard, et le chevalier de Boissac, et environ 30 blessés, du nombre desquels sont le sieur Willepréaux, capitaine de grenadiers au régiment de Cambis, qui a reçu un coup de fusil dans le bras, et le sieur Flobert, brigadier, commandant les troupes du débarquement, qui a aussi été blessé d'un coup de feu dans la jambe.

On est resté à Carrickfergus jusqu'au 27, et la nuit du 27 au 28, on a remis à la voile.

Le 28 au matin, on a été rencontré près de l'île de Man par trois frégates anglaises. Le combat a été très vif pendant plus d'une heure, mais les frégates, désemparées et percées de coups de canon sous l'eau, ont été obligées d'amener. Le sieur Thurot a été tué dans le combat. Les talents peu communs, le courage et l'expérience de cet officier méritent les plus grands regrets de notre part, et lui avaient acquis l'estime de nos ennemis mêmes.

Ce que la *Gazette*, et encore moins le journal du général Flobert, ne disent pas, c'est que le désastre est imputable à l'orgueil et à la mauvaise volonté de ce dernier. Noble, il lui pesait de se soumettre aux ordres du roturier qu'était Thurot. La mésintelligence avait commencé à se faire jour à Stromsoë, pour

continuer en s'aggravant sur les côtes d'Irlande; Flobert refusa d'exécuter le plan du chef de l'expédition, de beaucoup préférable à celui qui fut réalisé comme pis aller, et dont Thurot prévoyait le résultat lamentable.

Ce héros mourait à trente-deux ans. En ce temps, où l'on mettait en quatrain la défaite de Rosbach, on en fit un pour servir d'épitaphe au « Grand Corsaire français »,comme l'appelaient les Gazettes anglaises :

Jeune et trahi par la victoire,
Ci-gît l'intrépide Thurot,
Qui vécut assez pour sa gloire
Mais pour l'Etat mourut trop tôt.

Il est certain qu'il s'était montré comme un de nos plus grands hommes de mer : la France en avait besoin alors,et sa perte fut vivement ressentie. Le nom glorieux de Thurot ne s'éteignit pas avec lui, et on le retrouve dans l'histoire de la guerre de course. En juillet 1785, Pierre-François Thurot l'aîné commande *le Père de Famille*, armé par L.-F. Mausse (1). En 1792, il est capitaine de navire. En l'an IX, un Thurot est mousse à bord de *l'Intrépide*, capitaine Lantonne; en 1807, Pierre-Henri Thurot est capitaine de prises à bord de *l'Intrépide*, capitaine Bourgain.

Nous avons vu que la fille de Thurot présenta une adresse aux représentants du peuple en 1790.

Peu après sa mort, sa veuve, une Irlandaise du nom de Smith, abjura le protestantisme. « Le 13 de ce mois, don Tilly, abbé de l'ordre des Prémontrés, reçut dans l'église des Carmélites de la rue Saint-Jacques l'abjuration de la dame Thurot, veuve du

(1) A. D. Boulogne *Reg.* C.

sieur Thurot, à laquelle il fit un discours éloquent sur les vérités de la religion (1). »

★

Louis-Robert Poure a une allure toute différente. Sa carrière est plus modeste, et peu chanceuse. Il le reconnaît lui-même en intitulant le manuscrit qu'il a laissé : « Note d'une partie des accidents arrivés à moi, Louis Poure de Boulogne (2). »

Il est né à Boulogne en 1741. Il appartient à une famille de marins : son père, Louis Poure, reçoit ses lettres de petit cabotage le 26 juin 1748, après 9 ans 10 mois et 17 jours de service; Antoine Poure reçoit ses lettres de petit cabotage le 7 mai 1769, et ses lettres de grand cabotage le 23 août 1783.

A 18 ans, Louis-Robert Poure va à Calais faire son apprentissage pour le canonnage, c'est-à-dire qu'il apprend tout ce qu'un officier de marine doit alors savoir de la théorie et de la pratique du canon. Au bout d'un an, il revient à Boulogne, en 1760, et s'embarque sur une gabarre de six pierriers, commandée par le capitaine Duhamel ; il quitte le port en juillet, et trois jours plus tard est pris par les Anglais. Conduit à Sinester (proba-

(1) *La Gazette de France*, 22 novembre 1760.

(2) Le manuscrit se trouve sur les feuillets inutilisés d'un gros registre contenant des devoirs et des épures que fit Poure durant son année d'études à Calais. Il consiste en une série de notes très précises, et de récits. Les noms propres sont fréquemment écorchés, surtout les noms anglais, de sorte qu'il est difficile et parfois impossible, de les identifier. Quelquefois même, Poure a laissé en blanc la place du nom propre. Son récit a le charme naïf et la couleur des meilleurs parmi les mémoires de soldats qui ont vu le jour en ces dernières années. Les détails en sont vivants, et nous situent dans l'âme et dans l'action de ses contemporains. Sa brièveté seule est regrettable. Il est inédit, et appartient à M. John Poure, qui a bien voulu nous le communiquer.

blement Chichester), il est transféré, deux mois après, à Winchester, d'où il s'évade au bout de six mois. Il parvient à gagner Portsmouth, et à s'embarquer sur une goëlette qui faisait voile pour Porto. Il reste ensuite deux mois à bord d'une prise d'un corsaire de Bayonne, d'où il passe à Vigué (?) sur *le Guerrier*, un navire marseillais du capitaine Collet, portant douze canons de quatre livres de balle. *Le Guerrier* capture un navire de trois cents tonneaux venant de la Jamaïque. Poure, embarqué sur cette prise, retombe aux mains des Anglais, qui le ramènent à Vigué (?). *La Malicieuse*, frégate du roi, y était en relâche : Poure monte à bord en qualité de simple matelot, le 27 septembre 1761, aux appointements modiques de 13 livres par mois. *La Malicieuse* met à la voile sur Bayonne; un coup de vent la jette à la côte; elle allait y rester, quand un « grain » la sauve de cette position critique. Elle n'en doit pas moins faire relâche et désarmer. Poure reçoit son congé le 6 février 1767.

Il n'a rien de mieux à faire que de regagner Boulogne. En route, il s'arrête à la Rochelle, où un corsaire, trois-mâts portant quatorze canons de six livres de balle, l'embauche en qualité de second canonnier. Mais le lendemain du départ, il est capturé par *le Royal-Guillaume*, un vaisseau à trois-ponts du roi d'Angleterre, qui l'emmène en rade du Barqué, où étaient mouillés dix autres vaisseaux, frégates et transports anglais. Trois mois plus tard, il est conduit à Plymouth. Il s'évade plusieurs fois à terre, est repris, et, en fin de compte, interné à Lundon, sur la rivière d'Exeter. Le traité de Paris le délivre, et, le 14 mars 1763, un transport le conduit à Morlaix, d'où il regagne Boulogne.

Il navigue à bord de navires de commerce jusqu'à la reprise des hostilités avec l'Angleterre, en 1778, et, malgré la paix, n'est pas à l'abri des mésaventures. En 1765, il relâche à Plymouth avec *la Marguerite*, un brigantin où il servait en qualité de second : les autorités anglaises prétendent que le capitaine se livre à la fraude et lui intentent un procès, puis saisissent un prétexte pour s'emparer du chargement d'eaux-de-vie du navire qu'ils brûlent, et dont ils jettent l'équipage en prison. Poure passe quatre mois et demi dans les cachots d'Exeter. Et il conclut : « Perdu mon temps et mes gages pendant l'espace de douze mois. »

L'année suivante, il revenait de Nantes à Boulogne à bord de *la Sainte-Catherine*, avec un chargement d'ardoises. On était à environ quatre lieues sud-ouest d'Ouessant, lorsque, dit Poure, « par du vent d'est-sud-est, à 9 heures du soir, le 22 novembre 1766, nous avons été abordés par une grande galiote hollandaise qui courait vent arrière, et nous le plus près, par un temps très noir ; lui ayant hélé de lofer, ce qu'elle ne fit pas, elle nous aborda par notre lof, et nous fit un sabord à passer une barrique. Je saute en avant, j'attrape un bout de corde du hollandais, je me laisse aller à son bord : le bout de corde n'étant pas tenu, je tombe à la mer, jusqu'à ce que ce bout de corde se trouve amarré : car c'était son écoute d'artimon. Le bout de corde ayant rappelé, je me suis halé dessus, mais ne pouvant plus, je coupe la jarretière de mes bottes, les laisse aller à l'eau ainsi que mes hardes, ce qui me soulage ; je parviens à son gouvernail, je crie longtemps, l'on vient et l'on m'envoie un bout de corde. Je m'amarre sous les bras, l'on me hale en haut sans connaissance, vu l'eau que j'avais avalée ; l'on me déshabille et l'on

me couche. Au bout de deux heures, la connaissance me revient; je monte sur le pont, je demande des nouvelles de nos gens, l'on me dit que le navire était coulé au fond, que tout le reste de l'équipage était noyé. »

La galiote hollandaise en question s'appelait *la Dame-Dorothée*, de Stavoren, en Frise, et avait pour capitaine Frédéric Baker. Quatre jours après le naufrage, elle débarque Poure à Lorient et reprend la mer pour se perdre corps et biens un peu plus loin.

Poure fait encore une fois naufrage aux îles Glenan, le 19 décembre 1776. Il parvient à se sauver avec son équipage, et rentre à Boulogne en bonne santé.

En 1778, il accomplit deux voyages de Boulogne à Brest à bord de la gabarre du roi, *la Boulonnaise*, construite à Boulogne ; il est payé 80 livres par mois. et reçoit 22 livres 10 sous en plus pour se nourrir. Au retour, il passe avec succès ses examens de capitaine au long cours (20 juin).

A cette époque, des bruits de guerre recommencent à circuler. Joseph Leclerc, un cousin de Louis Poure, met en construction un petit corsaire devant porter douze pierriers et 40 hommes d'équipage. Dès que le navire peut prendre la mer, Poure s'y embarque en qualité de second (septembre 1778) pour une course de un mois de mer. Mais le temps est constamment mauvais. Le corsaire ne fait que deux petites prises naviguant sur lest, et une troisième, chargée de bois, qui s'était échouée sur la côte anglaise : il désarme en décembre. L'opération se chiffrait à perte.

Le 15 janvier 1779, Poure repart comme second pour un mois de mer, à raison de 400 livres par mois (il était payé cinq fois plus cher qu'en temps de paix)

sur un corsaire de six canons de douze livres de balles, capitaine Nicolay. Il quitte la rade de Dunkerque le 16; le 19, il se heurte à une caisse de Folkestone armée de dix canons de quatre livres de balles. Après une heure de combat, le corsaire, dont l'armement est manifestement inférieur, doit amener son pavillon, après avoir eu quatre hommes tués. Le 21, l'équipage prisonnier est débarqué à Folkestone, à quatre heures du soir. A six heures, Poure n'a pas encore donné sa parole pour le cautionnement : il prend la clef des champs, se sauve à Douvres, et s'y réfugie chez un ami. Mais il est dénoncé, repris, ramené à Folkestone, et conduit de là à Teuterden (?), dans le Kent. Il y reste six mois prisonnier sur parole. Alors, les autorités anglaises, craignant un débarquement dont en France on faisait les préparatifs, transportent à Wakefield, dans le comté d'York, les prisonniers ayant fourni caution et qui se trouvaient répartis le long de la côte. Poure déclare que Wakefield est un excellent pays pour les prisonniers, et que les vivres n'y sont pas chers. Il y reste neuf mois. Le 1er mars 1780, le cartel pour l'échange des prisonniers étant ouvert, il recouvre sa liberté. Il s'embarque à Douvres pour Calais, le 14, et, le 15, il est rentré dans ses foyers.

A peine est-il de retour que Chanlaire, le commissaire de la Marine, veut l'expédier à Brest. Mais l'armateur Ternaux venait de mettre en chantier un corsaire dont il voulait confier le commandement à François Soubitez, cousin de Louis Poure. Tous deux désiraient vivement faire la croisière ensemble. Ternaux finit par obtenir du ministre Sartine un ordre leur donnant satisfaction.

Lancé le 19 juillet 1780, *le Comte-Davaux* « prend la mer le 28 novembre suivant, capitaine François Soubitez, capitaine en second Louis Poure, pour faire la course sur les ennemis de l'Etat ». Il porte douze canons de six livres de balles, deux pierriers, vingt-quatre espingoles et autres menues armes, avec quarante hommes d'équipage. Il mesure 66 pieds de quille, 21 pieds de tête en tête, 8 pieds 14 pouces de cale sur serrage et sous baux, et est gréé en brigantin, parfaitement armé pour une course de six semaines. Poure recevait 300 livres par mois, à compter du jour du lancement.

Sorti du port le 28 novembre, il ne quitte la rade que le 29 à 11 heures du soir. Par vent de nord-est, il arrive à minuit au sud-ouest pour se bien parer au combat. Le lendemain matin, 30, il se trouve par le travers de Saint-Valery-en-Caux, louvoie toute la journée bord sur bord pour s'exercer, et, le soir, court au plus près sur la côte anglaise. Le lendemain, il livre bataille. Voici le récit très coloré, très minutieux, qu'en a laissé Louis Poure, ainsi que de ses conséquences.

Le 31, à 6 heures du matin, les officiers de quart ont aperçu trois navires au vent à nous. Nous pouvions être pour lors, à trois lieues dans le sud du Tief. Ayant reconnu une caisse, l'on m'appela à 7 heures. Comme j'étais à dormir, n'étant pas de quart, je monte sur le pont; j'aperçois une caisse, une goëlette et une frégate (puisqu'elle avait ses basses voiles carguées). Sur le champ, nous sommes arrivés vent arrière et gouvernant au sud-ouest; le vent étant pour lors à l'est, nous avons largué les ris, mis le perroquet dehors. Ensuite, la frégate et les deux autres ayant eu connaissance de nous, puisque nous n'étions pas plus à une

demi-lieue l'un de l'autre, quand nous sommes arrivés, voyant la frégate et les deux autres nous chasser, nous avons mis les bonnettes dehors, ainsi que toutes les autres voiles nécessaires. Pour la caisse et la goëlette, nous marchions beaucoup mieux qu'elles ; mais la frégate nous gagnait un peu. L'on a jugé à propos de jeter deux canons de devant à la mer du même côté sous le vent : elle nous gagnait toujours. L'on creva aussi 4 ou 6 barriques d'eau, ce qui n'empêcha pas la frégate de nous gagner, mais très peu.

Enfin, elle nous envoya deux coups de canons à boulets pour assurer son pavillon. Quelque temps après, elle nous envoya deux coups de canon de chasse. Nous passâmes un canon de derrière et avons hissé notre pavillon, et lui avons assuré par un coup de canon à boulet.

Enfin, au bout de trois heures et demie, la frégate était par notre ancre de derrière à la portée d'un coup de fusil. Nous avons amené la bonnette pour livrer combat ensemble, quoiqu'elle fût plus forte que nous : mais c'était dans l'espoir de lui couper quelque mât ou manœuvre principale, et pouvoir nous sauver. Enfin, étant en travers de nous, la frégate nous a envoyé toute sa volée ; nous en avons fait autant, tirant toujours à son gréement. Elle nous envoya une seconde volée, et nous une seconde, où, nous étant aperçus que nous étions percés à l'eau dans la chambre, le capitaine Soubitez fit amener le pavillon.

Comme j'étais à pointer le premier canon d'en avant, je ne m'étais pas aperçu que le pavillon était amené. Je fis faire feu et je lui coupai son étai de misaine, quand plusieurs voix vinrent criant :

— Nous coulons à fond ! Nous coulons à fond !

Je descendis dans la chambre : je trouve M. Duhamel et M. Seur qui cherchaient à boucher le trou. J'attrappe une couverte, je la mets dans un trou d'où l'eau entrait à grande force, je le rétanche et nous nous apercevons qu'il y en avait un autre bien plus grand à deux pieds plus bas. Le

premier était un boulet ramé qui avait apparemment coupé un membre, et avait fait un trou considérable.

Mais ce n'était pas tout. Les deux boulets ramé et rond avaient passé au travers du navire, de sorte qu'ils en avaient fait autant de l'autre côté. Enfin, en moins d'un quart d'heure, j'avais dans la chambre de l'eau jusqu'à la ceinture. Je monte sur le pont : je m'aperçois qu'on mettait notre chaloupe à la mer. Le cousin Duhamel était dedans ; il m'appelle, je saute dedans, moi et le fils de M. Souquet.

Il était temps. Il y avait déjà à bord du canot quatorze hommes et beaucoup étaient prêts à se lancer dedans, ce qui aurait fait couler la chaloupe, s'il s'en était encore embarqué deux, vu que nous n'avions pas plus de huit pouces de bord hors de l'eau et la mer était houleuse pour un canot. C'était une triste affaire d'entendre tout un équipage crier aux Anglais : « Venez nous sauver ! Il est temps ! Nous coulons ! Nous sommes perdus ! » Lorsque je ne pensais pas à m'embarquer sur la chaloupe, je dis au capitaine et cousin Soubitez de se présenter le premier sur le bord pour embarquer à bord des Anglais ; et comme ils n'ont pas fait leur diligence, il me répondit :

— Il faut mourir, cher cousin !

Enfin, m'étant lancé à bord de notre canot, nous quittâmes le navire et avons nagé sur la goëlette, qui était pour lors venue pendant que nous nous battions. Et comme elle était droit au vent, nous avons nagé sur ladite goëlette où, en arrivant à bord, comme ce navire avait son vent sur ses voiles, et qu'il calait beaucoup, nous ne pûmes l'aborder que par devant ; et comme un chacun voulait monter à bord, la chaloupe s'est emplie.

Je suis resté, moi et un volontaire de Boulogne nommé Loucet, à la mer, je suis passé sous l'étrave de la goëlette ; étant revenu au-dessus, j'ai aperçu notre chaloupe qui flottait à deux brasses de moi : j'ai nagé à bord, le cousin Duhamel m'a jeté un bout de corde, je me suis amarré et

l'on m'a halé à bord de la goëlette. Le pauvre Loucet a perdu la vie de cette affaire-là et, de 16 que nous étions, nous nous sommes sauvés à quinze.

Je reviens à notre corsaire.

Pendant l'intervalle que nous mîmes à aller à bord de la goëlette, sa chaloupe avec le capitaine vint à bord de notre corsaire ; il s'embarqua à bord par les porte-haubans et commanda à ses gens de n'approcher le navire qu'à une certaine distance, de peur qu'un trop grand nombre de Français ne se jetât dedans.

Deux chaloupes de la frégate étaient aussi venues, firent la même chose et ont sauvé ceux qui se jetaient à la mer et qui nageaient à leur bord ; elles en ont sauvé à la fois au nombre de six à huit, alors qu'elles auraient pu porter au moins vingt-cinq personnes. Elles ne firent chacune qu'un voyage à bord de la frégate et pas d'autre. L'officier du roy [d'Angleterre] eut beau appeler ses gens ; ils ne l'ont pas plus écouté que les Français : il a perdu la vie avec les autres.

Ils ont sauvé dans leurs trois bateaux vingt personnes ; quinze se sont sauvées dans notre chaloupe ; la caisse en attrappa trois sur l'eau, et deux ont nagé à bord de la frégate, ce qui fait en tout quarante personnes sauvées sur quarante-six que nous étions. Ladite caisse a aussi ramassé le capitaine de la goëlette, mais ils n'ont pas pu lui réchapper la vie. C'était un homme de 65 ans.

Enfin, je n'étais pas plus tôt à bord de la goëlette que notre corsaire a coulé au fond. C'était un triste spectacle de voir tant de monde sur l'eau ensemble, d'autres sur des morceaux de bois sur lesquels beaucoup sont morts. Notre capitaine d'armes mettant la main sur la chaloupe de la goëlette un officier lui donna un coup de sabre sur les doigts, il fut cependant sauvé, ayant attrapé un de leurs avirons. Il n'y avait pour lors que quatre ou cinq hommes à bord de la chaloupe ; il n'y avait rien de plus cruel que cela.

Enfin, beaucoup de nos pauvres gens ont été coulés avec le navire par les voiles. D'autres ont attrapé des avirons, sur lesquels ils sont morts de froid.

L'on n'a pas eu d'autre connaissance du cousin Soubitez, sinon qu'il s'était assis sur le couronnement avant que le navire coulât, criant aux Anglais de le sauver. Et ainsi finit sa vie, et celle de bien des braves gens.

Nous voilà enfin à bord de la goëlette. L'on nous fait passer dans la cale, sans égard pour les officiers, dont nous étions, moi et le cousin Duhamel. L'on nous garda sans rien nous *intietter* qu'environ une demi-heure après que leur chaloupe eut été embarquée. Ils descendirent en bas comme des lions affamés : l'un tirait une capote, l'autre un chapeau, une perruque, un mouchoir, des cols, enfin les bottes et les culottes de quelques-uns.

Pour moi, l'on me tira mes bottes, ensuite ma redingote, me laissant mouillé comme j'étais avec un petit gilet sans manches. Quelque temps après, ces gens m'ont donné un vieux gilet des leurs, qui ne valait pas deux liards, de sorte qu'avec les sauvages nous aurions été mieux traités qu'avec ces misérables. Une heure après être resté dans la cale tout mouillé, l'on me fit la grâce de m'appeler sur le pont par l'ordre du second (nommé Master Ferrière, bon garçon) vu que leur capitaine, officier du roy, avait été noyé dans notre corsaire. Je me présente sur le pont, il a pitié de moi; l'on me conduit dans un petit endroit où l'on donnait les vivres à l'équipage. Il y avait une cabane, le *miscemand* [midshipman] m'y conduit, vu que c'était sa cabane. Il se nommait, le coquin (1) . Il me donna une chemise sale à changer, ainsi que des culottes, me disant de changer, ce que je fis.

Comme j'avais cinq guinées dans une bourse, j'avais peur qu'il ne les vît. Je mis ma bourse dans la poche du vieux gilet qu'il m'avait donné et le mis à côté de moi.

(1) La place du nom est restée en blanc sur le manuscrit.

J'entrai dans la cabane, me mourant de froid. La canaille avait vu que j'avais mis mon argent dans ce vieux gilet, et ferma la porte de la cabane en me souhaitant un bon repos. Il profita de l'obscurité pour faire son coup : il prit ma bourse et s'en fut.

Sitôt que j'ai entendu fermer l'écoutille, j'ouvre la cabane pour prendre ma bourse, mais je ne trouve plus rien. Le gueux me l'avait enlevée, comme il avait fait pour une paire de bottes à un de nos gens. C'est un trait indigne pour un officier.

Enfin, nous sommes restés à bord de ladite goëlette, accompagnés de la frégate, nommée *la Persenes*, de 26 canons ; la goëlette s'appelait *la Reachorc*, de 12 canons de 3 livres, et la caisse *l'Expédition*, de 12 canons de 4 livres de balles.

Le lendemain de notre accident, 2 décembre, dans un coup de vent d'est, nous avons perdu la frégate et la caisse. La caisse fit route pour la rade de Spithead, où ils ont débarqué le capitaine de la goëlette pour le mettre en terre. Et nous, en faisant route aussi pour Spithead, nous avons rencontré la frégate, où se trouvait leur commandant, qui leur donna ordre de tenir la mer comme lui. Le troisième jour, nous avons rencontré la caisse qui venait de Spithead et nous avons fait croisière ensemble tous trois jusqu'au dix dudit décembre, quand nous sommes entrés aux Dunes, où nous sommes restés juqu'au 12. On nous mit à terre ce jour-là ; l'équipage y était descendu le jour précédent.

Enfin, le 12, nous avons débarqué, moi, Duhamel et le second maître de notre corsaire, qui avait été sauvé à bord du canot anglais. En arrivant à terre, j'ai trouvé des amis du frère Cary, qui m'ont offert leur bourse, surtout master Tavener ; nous restâmes chez lui trois jours. De là, craignant de le gêner, nous nous mîmes en pension chez master Olbroug [Alborough] à 9 shellings chacun par semaine, vivre et logement, vu que le commissaire attendait tous les

jours des ordres pour nous renvoyer en France, ce qui arriva seize jours après notre arrivée à Deal. Nous fûmes embarqués à Douvres dans un paquebot cartel, pour Calais, où nous avons débarqué le 28 décembre 1780. Nous nous sommes rendus à Boulogne le jour même, en bonne santé, grâce à Dieu. Ainsi finit une partie de mes accidents. Fait et fini à Boulogne le 12 janvier 1781, ayant commencé le 1er dudit janvier 1781.

Poure avait raison d'écrire « une partie de mes accidents ». L'avenir lui en réservait de nouveaux : en pleine paix, sa fin devait être tragique. Rendu à la marine marchande, il navigue jusqu'en janvier 1789. Il se trouve alors à Cette. Un jour de tempête, étant à l'avant de *la Bonne-Intention*, un trois mâts qu'il commandait, il reçoit un grelin qui le frappe au côté et le jette à la mer. Il avait sa capote et ses bottes, et, dans la chute, sa capote se relève et lui couvre la tête. Il prouve une fois de plus qu'il était un excellent nageur : il parvient, tout en nageant entre deux eaux, à se débarrasser de sa capote, et à remonter à la surface. Il est aussitôt aperçu des siens, qui lui jettent un bout de corde et le halent à bord. Au début, il ne ressent aucune douleur de sa chute, mais bientôt il souffre de la cuisse. Il fait appeler un chirurgien : dès lors il est perdu. Il meurt peu après, entre les bras d'un compatriote, François Duchesne, et de son fils, Louis-Jean-Baptiste Poure. Il avait eu le temps de narrer cet ultime accident dans une lettre à sa femme, Isabelle Cary, qui, elle aussi, appartenait à une dynastie de corsaires.

Jean-Baptiste Poure, frère de notre corsaire, et qui avait fréquemment navigué avec lui, devint lieutenant de vaisseau à bord de la Flottille et mourut en Amé-

rique, à bord de la caisse du Roy *le Peyrend*, de 18 canons, où il servait comme officier auxiliaire. Son fils, Louis-Jean-Baptiste, né le 10 mars 1777, pratiqua également la course; il fut fait prisonnier par la corvette *la Constance*, le 24 messidor an XI, et enfermé sur le ponton *le Samvhinge*, à Chatam. Le 11 pluviôse an XII, il fut nommé enseigne à bord de la Flottille, où il commanda successivement les canonnières 24 et 144.

CHAPITRE II

ARMEMENTS ET BÉNÉFICES DES CORSAIRES

Interview du capitaine Hénin. — Suite de la réglementation de la guerre de course. — Les armes des corsaires. — La trousse du chirurgien et la pharmacie du bord. — La valeur des prises. — La liquidation des courses.

A Boulogne-sur-Mer, en face du jardin des Tintelleries, nous nous arrêtons devant une de ces proprettes, discrètes et sages maisons provinciales où l'on devine des existences calmes et retirées, dans le confort d'une petite aisance laborieusement conquise. Nous sonnons, et, au milieu du silence, la sonnette carillonne rageusement, longuement, furieuse d'être dérangée dans son sommeil. Un chat se sauve. Des pantoufles traînent sur les carreaux de terre cuite rouge saupoudrés de sable : et c'est le « père Hénin » lui-même qui ouvre la porte.

Le père Hénin est un ancien capitaine au long cours ; il a plus de quatre-vingts ans et se porte comme un chêne. Petit de taille, le thorax énorme, les mains puissantes, la face complètement rasée, sauf les pattes de lapin à l'ancienne mode, les lèvres minces, les coins de la bouche plissés ; l'expression est calme, mais l'œil gris s'allume singulièrement quand le père Hénin parle de la mer.

Il est fils et neveu de corsaires qui accomplirent des prouesses aux temps épiques de la grande guerre de course. Et c'est pour lui en parler que nous sommes venu; nous ne pouvions manquer de recueillir des détails inédits et curieux.

Comme tous les gens qui réfléchissent beaucoup et qui ont une longue expérience de la vie, le capitaine Hénin n'est pas bavard. Mais ses phrases courtes sont substantielles. Il a l'intuition de ce qu'on a pu nous raconter sur la course, de ce que nous avons pu déchiffrer dans les paperasses, et ne perd pas son temps à répéter ce que nous savons déjà.

— Saviez-vous que mon oncle a été prisonnier sur les pontons? Il s'y maria pour reconquérir une liberté relative. Les Anglais manquaient d'hommes à ce moment-là. Ils poussaient aux mariages. Et on obtenait de sortir de prison quand on épousait une Anglaise. Ils avaient si bien besoin de monde que beaucoup des forts de la côte étaient garnis avec des soldats de bois. Certains corsaires le savaient, et cela explique des expéditions comme celle de Bucaille et des moutons (1). Pour en revenir à mon oncle, la liberté qu'il avait reçue en se mariant ne lui suffisait pas. Il s'évada complètement, repassa le détroit, et recommença à faire la course. Malheureusement pour lui, il fut repris, et cette fois condamné à être pendu. Il avait déjà la corde au cou, quand sa femme intervint, le reconnut pour son mari, et lui sauva la vie.

Passant à la tactique des corsaires, le capitaine Hénin nous dit :

— On commençait par faire un bon repas, puis on

(1) Un trait d'audace extraordinaire du baron Bucaille, que nous racontons plus loin.

partait par gros temps. On n'emportait à bord que de quoi faire des omelettes, et on allait s'embusquer derrière Dungeness (la pointe des Perrées). Quand on arrivait à portée du bâtiment ennemi, on lui jetait les grappins, qui étaient tenus par des chaînes de fer. Aussitôt, un certain nombre d'hommes désignés à l'avance sautaient à bord. On avait soin de toujours tirer sur l'homme de barre : la barre était l'objectif. Puis, le corsaire lâchait sa prise, et les hommes qu'il y avait jetés se débrouillaient comme ils pouvaient. Beaucoup de prises s'échouaient parce qu'il n'y avait pas de pilote à bord, et aussi, parce que, lorsqu'on arrivait devant un port français, si c'était à marée basse, il aurait fallu mouiller pendant huit heures avant de pouvoir y entrer. Si on l'avait fait, on aurait couru le risque d'être repris. Dans ce temps-là, on mouillait avec des câbles et non avec des chaînes, comme aujourd'hui, ce qui est beaucoup plus rapide. Dans ces conditions, on préférait s'échouer : les hommes se sauvaient facilement, et on retournait à bord le lendemain chercher les marchandises.

Sur la construction et le gréement des corsaires :

— Les corsaires avaient une grande voile de chasse, avec laquelle ils pouvaient défier les bricks et les frégates de guerre. Quand on était chassé, on débarrassait le pont de tout ; on jetait les canons à la mer. Les corsaires étaient construits à clins (planches superposées), et non à franc-bord : ils offraient ainsi beaucoup plus de résistance lorsqu'ils étaient couverts de toile.

Nous causâmes encore de la marine, car le capitaine Hénin avait beaucoup voyagé, beaucoup vu, et sa parole était attachante. Il nous confia même un curieux détail de mœurs maritimes :

— Savez-vous pourquoi il y a beaucoup moins de maladies chez les Anglais que chez les Français ? (Il parlait des gens de mer.) Eh bien, c'est que, quand on arrive dans un port, les Français vont à terre chercher des femmes, au lieu que les Anglais font venir à bord des femmes dont ils sont sûrs.

Et, en nous reconduisant, le père Hénin concluait :

— Ah, Monsieur ! La mer ! J'aime la mer, moi. Je suis content quand je la vois. J'ai fait des campagnes de cinq ans sur le même bateau : j'aime mieux la mer que tout !

Le capitaine Hénin avait véritablement une âme de marin.

Et ce qu'il avait pris la peine de nous expliquer facilitera sur bien des points la compréhension des divers épisodes de la guerre de course, et complétera les renseignements recueillis par ailleurs.

La lettre de marque ne subit que peu de modifications après la chute de l'ancien régime. Voici la nouvelle formule :

LIBERTÉ ÉGALITÉ

AU NOM DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Le Conseil exécutif de la République Française permet par ces présentes, au..... de faire armer et équiper en guerre un..... nommé le..... du port de..... tonneaux ou environ, actuellement au port de..... avec le nombre de canons, boulets et telle quantité de poudre, plomb et autres munitions de guerre et vivres qu'il jugera nécessaires pour le mettre en état de courir sur les pirates, forbans, gens sans aveu, et généralement sur tous les ennemis de la République Française, en quelque lieu qu'il pourra les rencontrer, de les prendre et amener prisonniers avec leurs

navires, armes et autres objets dont ils seront saisis à la charge par ledit..... de se conformer aux ordonnances de la marine, aux lois décrétées par les Représentans du peuple Français, et notamment à l'article IV de la loi du trente-et-un janvier concernant le nombre d'hommes devant former son équipage ; de faire enregistrer les présentes lettres au bureau des classes du lieu de son départ ; d'y déposer un rôle signé et certifié de lui, contenant les noms et surnoms, âge, lieu de naissance et demeure des gens de son équipage, et à son retour de faire son rapport par devant l'Officier chargé de l'administration des classes de ce qui se sera passé pendant son voyage.

Le conseil exécutif provisoire requiert tous peuples, amis et alliés de la République Française, et leurs agents de donner au dit..... toute assistance, passage et retraite en leurs ports, avec son dit vaisseau et les prises qu'il aura pu faire, offrant d'en user de même en pareille circonstance ; mande et ordonne aux commandans des bâtiments de l'Etat de laisser librement passer le dit.... avec son vaisseau et ceux qu'il aura pu prendre sur l'ennemi, et de lui donner secours et assistance. Ne pourront les présentes servir que pour deux mois seulement, à compter de la date de leur enregistrement.

En foi de quoi le Conseil exécutif provisoire de la République a fait signer les presentes lettres par le ministre de la Marine, et y a fait apposer le sceau de la République.

Donné à Paris le.... jour du mois de.... mil sept cent quatre-vingt.... l'an ... de la République Française.

Par le Ministre de la Marine.

Délivré par nous, administrateurs du district de Boulogne, au citoyen..... en conformité de l'art. III du décret de la Convention Nationale, du 31 janvier dernier, relatif aux lettres de marque, et de notre procès-verbal du.... 1793, à Boulogne, le....

Signé...

En plus de la lettre de marque, le corsaire doit emporter maintenant une commission pour les capitaines et conducteurs des prises qu'il fera au cours de sa croisière. On saisit ici sur le vif la complication progressive de la paperasserie administrative, amenée peu à peu, par le besoin d'améliorer, de préciser ses méthodes, et par leur extension à tout ce qui est susceptible d'entrer dans leur sphère d'action.

LIBERTÉ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ÉGALITÉ

Commission pour les conducteurs de prise

Le Directoire exécutif autorise par ces présentes le Citoyen.... Capitaine du....nommé le.... du port de... tonneaux ou environ armé et équipé en guerre au Port de... canton d.... suivant la lettre de marque expédiée sous le n°... dûment enregistrée au Bureau des classes de.... à amener ou à envoyer dans un des ports de France ou des Colonies, tous les bâtiments des Ennemis de la République, des Pirates, Forbans, gens sans aveu qu'il aura pu prendre et faire prisonniers, à moins que ledit capitaine du..., ou celui qu'il aura chargé de ladite prise, n'ait été forcé par la tempête ou par les Ennemis de relâcher en quelque port neutre ; auquel cas, il sera tenu de justifier des motifs de la relâche, et d'en donner incessamment avis aux intéressés à l'armement, à la charge par ledit..., ou par son capitaine de prises, de faire, tant par-devant le Tribunal compétent que par-devant l'Officier chargé de l'administration des classes du lieu du retour ou de relâche, le rapport ordonné par l'article 27, titre des prises, de l'ordonnance de 1681 et par les dispositions des autres lois non abrogées.

Le Directoire exécutif invite toutes les puissances amies et alliées de la République française, et leurs agens, à donner au dit... ou à son capitaine de prises, toute assistance, passage et retraite en leurs ports, avec ladite prise, offrant

d'en user de même en pareille circonstance. Mande et ordonne aux Commandans des Bâtimens de l'État de le laisser librement passer, et de lui donner secours et assistance.

Les présentes porteront le numéro de la lettre de Marque délivrée audit Capitaine qui sera tenu d'inscrire ci-dessous le nom et le pavillon du bâtiment pris, le jour et l'heure où il l'aura été, en quel lieu et à quelle hauteur.

En foi de quoi, le Directoire exécutif a fait signer les présentes par le ministre de la Marine et des Colonies.

A Paris, le.... l'an... de la République Française,

Par le ministre de la Marine et des Colonies.

Formule dont le Capitaine remplira les blancs et qu'il signera :

Je soussigné, Capitaine du Corsaire nommé le.... ai délivré la présente commission à... conducteur de la prise nommée... dont était maître.... du port et hâvre d.... en.... ladite prise faite par moi soussigné.... capitaine dudit corsaire, à la hauteur de... fait en mer le....l'an... de la République Française.

Une loi du 31 janvier 1793 confie la distribution des lettres de marque aux administrateurs des directoires de districts. Dès qu'elles leur sont parvenues, ces administrateurs font placarder un *Avis :* « Les citoyens sont avertis que les lettres de marque, pour les armements en course, sont arrivées cette nuit au Directoire du district. Ceux qui désireront s'en procurer sont prévenus de s'adresser à l'Administration, qui les leur délivrera sur-le-champ. Pour les administrateurs du district de Boulogne. *Signé :* Hénin, secrétaire (1). » Mais on en réclame tellement que, le 3 mars suivant, Monge, ministre de la Marine,

(1) A. D. II, Lr.

se méfiant de ces armements hâtifs, envoie une circulaire aux administrateurs des directoires de districts pour leur enjoindre de veiller à ce que les armateurs n'embarquent pas les équipages sur des bateaux « qui deviendraient facilement la proie des ennemis (1) ».

Par suite d'un décret en date du 31 janvier 1793 également, la lettre de marque doit être enregistrée au bureau des classes du lieu de départ des corsaires, où le capitaine doit déposer d'autre part un rôle signé et certifié par lui, portant les noms, prénoms, etc..., des hommes composant son équipage. A son retour, le capitaine doit remettre son rapport à l'officier chargé de l'administration des classes. Un règlement du 2 prairial an XI, article 39, ordonne l'enregistrement des lettres de marque au bureau de l'inscription maritime.

La course, pendant cette période, et surtout la liquidation des prises, donnent lieu à toute une série de mesures d'ordre législatif ou administratif. Rien qu'au point de vue du droit, il y aurait là matière à un volume spécial.

Et les registres aux causes du tribunal de commerce, continuant ceux de l'Amirauté, reçoivent la notation des principaux faits intéressant le cours de la vie maritime.

Comme sous l'ancien régime, la course est tantôt interdite contre une puissance étrangère, tantôt autorisée, suivant les fluctuations de la politique extérieure. Des raisons d'ordre intérieur peuvent aussi motiver une suspension (2).

(1) A. D. II, L[r].

(2) Circ. du ministre de la Marine, en date du 15 ventôse, aux commissaires principaux des ports de la République :

Le 1er mars 1793, Monge, ministre de la Marine, écrit au chef d'administration de la Marine pour lui donner l'ordre de mettre l'embargo sur les navires des villes libres hanséatiques se trouvant dans le port, ainsi que dans les ports voisins de son ressort; il donnera lui-même l'ordre aux corsaires de leur courir sus, et les partants préviendront ceux qu'ils rencontreront en mer.

Le conseil exécutif fait donner ordre, dans tous les ports de la République, aux corsaires français, de respecter les pêcheurs anglais qui naviguent sans armes et qui ne commettront aucune hostilité. L'ordre est plus ou moins bien obéi, mais la faute n'en incombe pas uniquement à nos corsaires : leurs adversaires y sont bien aussi pour quelque chose. Nous n'en voulons pour preuve que cette curieuse lettre du citoyen Dupouy, armateur de Dunkerque, au préfet maritime, à Anvers, à la date du 13 ventôse an IX :

Citoyen préfet, le capitaine Joly, commandant le corsaire *le Petit Dunkerque*, dont j'ai fait l'armement en ce

« Je suis informé, citoyen, que les bâtiments de plusieurs armateurs qui ont obtenu des lettres de marque ne sont pas encore en état de prendre la mer : ces armements, s'ils étaient plus longtemps différés, pourraient s'effectuer dans des circonstances où ils se concilieraient difficilement avec les opérations de la marine militaire, et, comme la saison commencera à devenir moins favorable à la course, la République et le commerce pourraient également souffrir de ces armements. Je vous charge en conséquence de prévenir les armateurs de votre arrondissement que si, à l'époque du 15 germinal prochain, leurs corsaires ne sont pas sortis du port de leur armement, ils ne pourront plus profiter de l'autorisation qui leur a été accordée, et vous voudrez bien leur faire retirer leurs lettres de marque que vous annullerez en même temps. Mais je vous invite de nouveau à répéter au commerce que, si pour son propre intérêt comme pour celui de l'Etat, il est nécessaire de suspendre pendant quelque temps la permission d'armer en course, le gouvernement est disposé à autoriser les expéditions en guerre et marchandises, qui se feront pour nos colonies (1). »

(1) *Mon.*, VII, 178.

port, a pris quatre pêcheurs anglais. Un des quatre navires est arrivé à Flessingue ; je ne connais pas encore le sort des trois autres.

Une convention particulière et tacite entre les deux gouvernements avait suspendu momentanément les hostilités contre les pêcheurs, les Anglais l'ont rompue les premiers. Le capitaine Joly, en capturant ces quatre navires de pêche, a usé, aux termes de sa lettre de marque, du droit de guerre et de celui de représailles. Il avait été instruit, pendant sa relâche à Ostende, que les Anglais avaient pris des pêcheurs de ce port ; il ignorait que notre gouvernement avait cru de sa dignité de donner au gouvernement anglais un rare exemple de générosité en lui déclarant que l'injustice du prétexte dont il se servait pour arrêter les pêcheurs français ne changerait rien à sa détermination de ne pas troubler la pêche anglaise ; le capitaine Joly devait donc se croire autorisé à prendre les quatre pêcheurs.

J'ai l'honneur de vous saluer respectueusement.

Signé : Dupouy.

Des ordres furent donnés pour que les quatre pêcheurs et leurs bateaux fussent renvoyés en Angleterre (1).

Malgré tout, on verra par la suite que les pêcheurs des deux pays furent rarement épargnés.

A la date du 13 thermidor an II, lorsque parvient la nouvelle des événements du 9, le tribunal de commerce rédige une double adresse, à la Convention et aux administrateurs du district, et prend bien soin de la faire figurer sur ses registres. Elle est savoureuse et bien dans le style de l'époque :

13 thermidor an II.

Adresse à la Convention :

Représentants,

Une horrible conspiration était prête à éclater. De nou-

(1) *Mon.*, IX, 700.

veaux Catilina méditaient dans le crime la perte de la Liberté. Déjà l'éclair avait signalé la foudre, mais le génie tutélaire qui veille sur les hautes destinées du peuple français en a détourné le cours pour frapper les mains criminelles qui avaient osé l'allumer. Les Monstres !... Ils n'avaient donc renversé le trône que pour s'élever sur ses décombres !... Ils n'avaient purgé le sol français de la présence impure du tyran que pour régner à sa place... Dans leurs projets insensés, ils croyaient nous donner de nouveaux maîtres... Non... Le Français vivra libre ou cessera d'être. Grâces éternelles vous soient rendues... Votre active surveillance a pénétré dans les replis tortueux de leurs noirs complots... Les scélérats ont été démasqués... ils ont vécu... Continuez, sages législateurs. Vous avez encore une fois sauvé la Patrie... Ainsi périront tous les traîtres. Vive la République ! Vive la Convention !

Aux Administrateurs du district.

Citoïens,

Réunis hier avec nos concitoyens, nous avons réitéré le serment de rester fidèles à la Convention jusqu'à la mort. Avec eux nous avons applaudi à l'énergie de vos mesures. Recevez nos félicitations sur votre conduite vraiment républicaine, et continuez à mériter de plus en plus la confiance publique par la sagesse de vos arrêtés. Vive la République (1) !

signé : L. A. BUCAILLE *signé :* DUCHOSSOY NOEL
signé : F. DELACRE

La réglementation concernant les échouements reste la même qu'auparavant : les navires ennemis échoués sur nos côtes sont confisqués au profit de la République, mais on prend des mesures pour en éviter le pillage.

(1) A. G., *Reg. C.*, 1791-1795, f° 124.

Enfin, il est à noter que les autorités doivent régulariser les agissements des armateurs. En avril 1807, le ministre de la Marine se plaint à son collègue de la Justice — qui était alors Régnier — que beaucoup d'entre eux absorbent les bénéfices de leurs armements en des dépenses « ridiculement exagérées », aux dépens des équipages et de la caisse des Invalides de la Marine. L'argent facilement gagné s'écoulait de leurs doigts avec une facilité plus grande encore. Et le Tribunal de commerce est chargé de veiller à ce que les équipages et la caisse des Invalides de la Marine ne soient plus lésés.

Fréquemment plusieurs corsaires s'entendaient pour capturer un navire ennemi, le plus souvent sans être unis par aucun contrat de société. Le partage se faisait ensuite au prorata de la force de chacun d'eux. Pour s'assurer plus d'avantages dans cette répartition, les armateurs embarquaient à bord beaucoup plus de canons qu'il n'était nécessaire, ou même que le navire ne pouvait raisonnablement en porter. Le préfet maritime prit un arrêté (août 1808) pour limiter le nombre des canons embarqués.

Lorsque l'armement était d'importance, l'armateur ne le prenait pas en entier à sa charge : il le mettait en société. Ce fut le cas le plus général. Il en était déjà ainsi précédemment. On faisait, par exemple, un armement à forfait pour une somme de..., divisée en un certain nombre d'actions de 3, 4 ou 500 francs. Tout le monde prenait de ces actions. Le maréchal Soult, qui savait à merveille faire valoir ses capitaux, figure très fréquemment sur les comptes en qualité d'actionnaire. Il commanda pendant longtemps les camps de Boulogne, où il prit l'initiative de l'érection de la colonne

de la Grande-Armée : il en posa lui-même la première pierre. Un corsaire s'appela *le Duc de Dalmatie*. Le général Andréossi compte également parmi les actionnaires de corsaires, entre autres de *l'Adolphe*, en l'an XII.

Le capitaine Hénin nous a expliqué que l'on emportait peu de vivres à bord ; au cours de la croisière, on se ravitaillait de son mieux, et toujours légèrement, chaque fois que l'on relâchait dans un port.

Par contre, on se munissait copieusement de canons, de fusils, de haches, de sabres, de piques, de pistolets, etc... Cet arsenal coûtait infiniment moins cher que celui d'un de nos modernes cuirassés : celui du *Curieux*, par exemple, en 1809, ne revenait guère à plus de six mille francs. Et pour ce prix il comprenait :

2 canons de	6 livres de balles	à 600 fr...		1.200 fr.
6 —	4 —	400.....		2.400
2 —	3 —	300.....		600
2 —	2 —	200.....		400
2 —	1 —	100.....		200
20 boulets de	4 livres	à 20 fr. le 100...		16
56 —	—	—		44.80
10 boîtes à mitraille de 6 à 90 livres à 12 fr. le o/o plus la façon, 10 fr.....				408.80
40 fusils à 12 fr. la pièce.....				480
15 paires de pistolets à 15 fr. la paire...				225
7 espingoles à 18 fr. la pièce.....				126
30 sabres à 2 fr. pièce.....				60
.... d'une livre de balles pesant 118 livres à 14 sols la livre.....				82.60
			Total :	6.343.20

Le même *Curieux* emportait pour 11 fr. 50 de cartes marines. Mais les marins éprouvés qui le montaient connaissaient les moindres recoins des côtes et les fonds : l'instinct et l'expérience leur en disaient plus long que les cartes, au moins dans ces parages.

Afin de parer à tout événement, on ne lésinait pas sur la dépense d'une trousse, achetée chez Leclerc, coutelier (il existait récemment encore, dans le même magasin, qui avait gardé son aspect ancien, un de ses descendants exerçant le même métier).

La trousse garnie coûtait 25 fr. :

Une paire de ciseaux droits	3 fr.
Une paire de ciseaux courbes	3
Une paire de ciseaux sur le plat	5
2 bistouris	4
2 lancettes	4
Une pince anneau	3
Une spatule	1.50
Pour la trousse	1.50
Total :	25.00

En outre, on se munissait abondamment d'onguents, de bandes, etc...

Sparadrap de diachillon, 9 l. 10 onces.	6 fr.
Emplâtre diachillon, 6 magdaleons	3
Onguent de Lamere, 12 onces	3.50
Onguent de Basilicum, 6 onces	1.80
Onguent mercuriel simple, 8 onces	2.40
Agaric de chêne	1.50
Poudre astringente, 2 onces	2
Liqueur d'Hoffmann, 5 onces	5.50
Laudanum liquide, 3 onces	7.50

Suc de réglisse, 1 livre et demie.....	3.75
Baume du commandeur, 6 onces.....	4
Ammoniaque, 4 onces.....	5.50
Cerat de saturne, 6 onces.....	2.50
Extrait de saturne, 8 onces.....	2.40
Esprit de cochlearia, 8 onces.....	3.20
Eau vulnéraire, 8 onces.....	2.40
Espices vulnéraires, 8 onces.....	2
Eau-de-vie camphrée, 2 livres.....	5.50
Teinture canette, 4 onces.....	2.40
Colophane pulvérisée, 1 once.....	0.90
Eau de Rabel, 1 once.....	1.20
Bandes n° 20.....	10
Compresses, 2 livres 1/2.....	12
Linge à pansement.....	14
Charpie, 2 livres.....	7
Etui, épingles, fil, aiguilles, pansement ... en tout.	3.50
Onguent napolitain, 2 onces.....	2.40
Sel nitre purifié.....	1
Miel blanc, une livre.....	1.90
Sel d'Epsom, 6 onces.....	1.80
Une seringue à injections.....	1.20
Emétique, 2 gros.....	1.60
Alun sublimé pulvérisé, 1 once.....	0.60
Pierre infernale, 1 gros.....	3.
Racines apéritives, 1 livre.....	2.50
Ciseaux.....	1.20
Trebuchet garni.....	3
Pots et bouteilles.....	4
Coffre, ferrures et cadenas.....	18
Total :	157.55

Cette pharmacie du *Curieux* était particulièrement complète. D'autres se montraient moins prévoyants,

et n'emportaient que pour 50 à 60 fr. de drogues analogues.

Les hommes de l'équipage d'un corsaire manifestaient parfois une vivacité de caractère qui nécessitait encore l'achat d'une barre de justice et de plusieurs paires de menottes. (*Le Coureur* et *le Bien-Informé*, an IX.)

Toutes ces dépenses de l'armement étaient en général largement récupérées. Il arrivait bien qu'une croisière ne produisît rien, ou que les prises ne couvrissent pas les frais, ou encore que le corsaire fût saisi ou coulé par l'ennemi. Mais, dans l'ensemble, il en résultait un bénéfice énorme. Les millions que la guerre de course jeta dans Boulogne permirent à la ville de réaliser son rapide développement industriel au cours du XIXe siècle, en même temps que sa population passait de 18.000 à 50.000 habitants, suivant la prédiction de Napoléon Ier.

Le 8 Brumaire an VIII, on récapitulait ainsi le résultat des croisières faites au cours des derniers trois mois par les corsaires boulonnais : 66 bâtiments, chargés de sucre, café, bois de construction, charbon, salaisons, eaux-de-vie, fer, chanvres, toiles à voile, etc. ; 557 prisonniers ; 6.079.086 francs. Le Trésor public reçut 942.258 fr. 33 sur cette somme, suivant ce décompte :

Droit d'enregistrement de 2 o/o.....	121.581.72
Demi o/o sur les liquidations.....	30.395.43
5 o/o aux Invalides de la Marine....	303.954.30
6 o/o à la douane (estimation).....	364.745.16
2 o/o frais d'enregistrement à l'appui des comptes d'armement, liquidation des cours, papier timbré, etc.....	121.581.72

Aucun corsaire ne fut pris par l'ennemi; 52 Français furent faits prisonniers à bord des prises; 9 furent tués dans les combats. La balance est de 505 prisonniers en faveur de la République (1).

Une autre récapitulation, allant du 1er Ventôse an IV au 1er Prairial an IX, donne les chiffres suivants: 154 corsaires, d'une force de 20 à 25 hommes en moyenne) c'est vers 1800-1802 que les équipages sont devenus plus nombreux), sont sortis; ils ont capturé 201 prises, valant 12.939.745 livres, et comprenant plusieurs cutters et canonnières armés; ils ont fait 1.967 prisonniers. De notre côté, nous avons perdu 16 corsaires et 755 hommes. On voit que la balance en notre faveur est appréciable (2).

Le 8 brumaire an VI, on écrivait de Boulogne à Paris :

Nos corsaires font des merveilles; des fortunes considérables s'élèvent sur les ruines du commerce anglais. La bravoure et l'audace animent nos marins. Deux petits corsaires viennent de conduire à Dieppe un navire anglais, venant de la Jamaïque, riche de plus d'un million; deux coquilles de noix ont pris à l'abordage un vaisseau de 700, armé de dix-huit canons de six livres de balles (3).

Et ces chiffres ne mentent pas. Marie-Jean-Baptiste Fourny, commandant *l'Aigle*, dans une croisière qui va de septembre 1813 à janvier 1814, fait quatorze prises, dont la vente rapporte 1.135.254 fr. Sauvage, commandant *l'Alexandrine*, s'empare, le 2 décembre 1809, de *la Jane*, dont la vente rapporte 569.157 fr. 15,

(1) *Mon.*, VIII, 162.
(2) *Mon.*, XI, n° 289.
(3) *Mon.*, VI, 37.

et le 25 février suivant du *Maitland*, qui produit 1.674.900 fr. 08. Du 9 septembre 1807 au 5 janvier 1808, Pierre-Marie Wasselin, capitaine du *Grand-Napoléon*, opère huit prises qui rapportent 637.538 francs 02. Il repart le 12 janvier à bord du *Grand-Napoléon* n° 2, et quand il rentre, le 28 avril, il a pris six nouveaux navires, dont les cargaisons sont vendues 667.363 fr. 64.

Il serait facile de multiplier les exemples.

En août 1794, des frégates françaises prennent 13 vaisseaux dont la capture coûte aux assureurs cent mille livres sterling. Les Compagnies d'assurances avaient soin de prendre leurs précautions. Dès 1770, l'expérience des hostilités de 1755 leur avait démontré la nécessité de stipuler dans les polices souscrites en pleine paix une augmentation de prime en cas d'hostilités, représailles ou guerre indistinctement, de 25 o/o. Et on laissait aux correspondants la faculté d'augmenter ce taux s'ils le jugeaient à propos.

Toutes les marchandises qui entraient en France de cette manière payaient des droits de douanes, sérieux supplément de recettes pour l'Etat.

La seule cargaison du *Jules-César*, capturé en 1810 par *le Subtil*, que commandait Demay, et qui s'était vendue 410.648 fr. 95, acquitta 52.536 fr. 33 de droits de douanes.

La caisse des Invalides de la Marine trouvait là d'abondantes ressources.

Même lorsque la croisière n'était pas très fructueuse, et, comme rapport, au-dessous de la moyenne, elle constituait encore un avantageux placement de capitaux.

En l'an VII, l'armateur Jean Griset arme pour une

croisière de vingt jours *l'Industrie*, qu'il confie au capitaine Jean Huret. *L'Industrie* portait huit canons de trois livres de balles, quatre pierriers, quarante fusils, vingt paires de pistolets, vingt-cinq sabres, six haches d'armes et soixante hommes d'équipage.

Les frais d'armement s'élevèrent à 61.749 fr. 11. Les quatre prises que fit le corsaire pendant ses vingt jours de mer produisirent 86.605 fr. 93; d'où il fallut défalquer 8.096 fr.58 de dépenses diverses. Il resta à répartir 78.409 fr. 35. Un tiers alla à l'équipage, soit 26.136 fr. 45, qui, nets de tous frais, donnèrent 18.052 fr. 34. Deux tiers revinrent aux intéressés, soit 51.272 fr. 90, auxquels il y eut lieu d'ajouter 12.000 fr. produits par la vente du corsaire, soit 64.272 fr. 90. Si l'on déduit de ce chiffre les frais d'armement, on trouve un bénéfice net de 2.523 fr. 79 pour les actionnaires. Les Invalides de la Marine avaient absorbé 1.412 fr. 50.

Lorsque plusieurs corsaires avaient participé à une même capture, il y avait lieu de procéder à un règlement de partage. Généralement, ils s'associaient à deux ou trois. Quand ils étaient davantage, la part de prise de chacun finissait par se réduire à fort peu de chose. Ainsi, le 19 décembre 1808, ils se trouvèrent huit à s'emparer du *Phénix*, qui fut vendu 6.694 fr.45; tous frais déduits il ne revint à chaque bâtiment corsaire que 451 fr. 12. Les bâtiments attaqués de cette façon n'étaient pas des bateaux marchands, mais le plus souvent des canonnières ou autres navires de la marine royale.

Les batteries de la côte pouvaient prétendre à des parts de prise, lorsqu'elles aidaient à la capture d'un

vaisseau ennemi. Il y en avait alors tout le long de la Côte de Fer. Par exemple, le 17 novembre 1808, la batterie de Saint-Frieux aide *le Génie*, commandé par Cornu, à s'emparer du *Friendship* : elle a droit à 2/9 du produit de la prise.

Ces règlements de partage ne s'opéraient pas toujours à l'amiable : des contestations s'élevaient. D'aucuns prétendaient avoir droit à une part que les autres leur déniaient. Le conseil des prises se chargeait de régler ces conflits.

La liquidation de la prise du *Dispatch* par *l'Espoir*, en 1793, donna lieu à des difficultés : mauvaise volonté de l'armateur, Jean Menneville, à rendre ses comptes à l'équipage et à fournir les pièces justificatives au Tribunal de commerce. Les magistrats durent prononcer un jugement, où sont portés les comptes de liquidation ; les motifs de dépenses y indiquent en toute clarté et très en détail la série d'opérations que nécessitait la vente d'une prise ; le texte même du jugement en constitue le récit le plus complet.

Liquidation de la première course du lougre *l'Espoir*, armé au port de Boulogne par le sieur Jean Menneville sous le commandement du capitaine Hardouin, commencée au mois de may 1793 (vieux style).

Ce jourd'hui 24 prairial de l'an deuxième de la République française une et indivisible, nous Pierre Godin, Juge Président, Hubert Ducarnoy, Laurent Augustin Bucaille et Hipolyte Noël, juges du Tribunal de Commerce du district de Boulogne-sur-Mer, département du Pas-de-Calais, nous étant de nouveau réunis au greffe du Tribunal à l'effet de terminer la liquidation demandée par le citoïen Jean Menneville, armateur du corsaire *l'Espoir*, capitaine Nicolas Hardouin, du compte de produit de la prise faite par ledit

corsaire du navire anglais *le Dispatch*, de Bristol, ainsi que de la répartition des parts revenantes à l'équipage du dit corsaire; dans ce produit, nous nous sommes fait représenter par notre greffier toutes les pièces et comptes déposés par le dit sieur Menneville, suivant acte de dépôt du cinq germinal dernier, et après lecture et examen des dits comptes et pièces et après avoir aussi entendu le dit citoïen Menneville dans ses observations, lors et après la remise des dites pièces, nous avons formé le produit de la dite prise ainsi qu'il suit:

Premièrement de la somme de 171.905 livres deux sols, huit deniers pour le montant net de la prise anglaise *le Dispatch*, de Bristol, conduit à Morlaix, suivant la liquidation particulière faite par le Juge de Paix du dit lieu en date du 29 brumaire dernier, cy..... 171.905 l. 2 s. 8 d.

Le produit total revenant de la dite course est de 171.905 l. 2 s. 8 d. cy. 171.905 l. 2 s. 8 d.

Plus une somme de deux cents livres portée mal à propos en déduction du dit compte, attendu qu'ils ont été païées au citoïen Duchenne, à valoir sur ses parts aux prises et que l'armateur lui retiendra sur ce qui lui revient cy..... 200 l.

Produit total de la prise..... 172.105 l. 2 s. 8 d.

De laquelle somme il doit être déduit pour les dépenses communes entres les intéressés et l'équipage:

1° La somme de 2.772 livres dix-neuf sols sept deniers pour la commission de l'armateur à raison d'un demi pour cent, conformément à la Déclaration du 24 juin 1778 sur la somme de 184.865 livres, huit sols, un denier, produit de la dite prise, cy..... 2.772 l. 19 s. 7 d.

2° Celle de 9.243 livres 5 sols 4

deniers revenant au capitaine Hardouin sur le produit net de la prise cy dessus et ce pour lui tenir lieu de dédommagement du coffre du capitaine pris, accordé en exécution de l'article 29 de la dite Déclaration et suivant convention particulière des intéressés et relatée au procès-verbal dressé par l'Etat-major du corsaire. 9.243 l. 5 s. 4 d.

3° Celle de 300 livres comptée au même pour frais et dépenses qu'il a faites et gratification au citoïen Duchenne, conducteur de la prise, cy.. 300 l.

4° Celle de 400 livres comptée au citoïen Duchenne pour frais et dépenses qu'il a faites pendant 20 jours qu'il était resté à Morlaix pour le service de la prise et le bien commun.. 400 l.

5° 15 livres païées au cy-devant prêtre de la paroisse pour la messe, cy 15 l.

6° Celle de 280 livres donnée à l'équipage le même jour pour se divertir, cy..... 280 l.

7° 3.245 livres dix sols pour les dépenses du voïage du citoïen Menneville à Morlaix pour veiller pour le bien commun à la vente de la prise et du chargement ..... 3.245 l. 10 s.

8° Celle de 1.579 livres pour le voiage qu'a fait le citoïen Perrier à Morlaix et à Brest pour le recouvrement d'une somme de 25.430 l., qui était en retard, cy..... 1.579 l.

9° Vingt-quatre livres pour un esprès envoié de Roscof à Brest, cy.... 24 l.

10° Une somme de cent livres déli-

vrée au capitaine Hardouin pour compter au capitaine anglais, cy....	100 l.
11° Celle de 351 livres 14 sols 6 deniers pour différents frais faits pour la prise pendant le séjour à Morlaix des citoïens Evern, Hardouin et Dutertre, officiers du corsaire, cy.....	351 l. 14 s. 6 d.
12° Trente-cinq livres pour frais d'affiches cy.....	35 l.
13° 19 livres paiées au citoïen Altazin pour 13 journées de travail et 4 de gardiennage.....	19 l.
14° 6 livres au tambour de ville pour publications, cy.....	6 l.
15° 18 livres 12 sols pour frais de recouvrement d'un effet de 14.429 l. 5 s. qui fut protesté.....	18 l. 12 s.
16° 18 livres 10 sols pour commission.....	18 l. 10 s.
Les dits articles formant ensemble 18.408 livres 11 sols 5 deniers, cy..	18.408 l. 11 s. 5 d.
Partant reste à répartir la somme de 153.696 livres onze sols 3 deniers, cy.....	153.696 l. 11 s. 3 d.
Dont le tiers revenant à l'équipage est de cy.....	51.232 l. 3 s. 9 d.
Et les deux tiers aux intéressés de, cy.....	102.464 l. 7 s. 6 d.
Somme pareille.....	153.696 l. 11 s. 3 d.
Décompte des gens de l'équipage dont le tiers porte comme, cy.....	51.232 l. 3 s. 9 d.
Sur la dite somme de 51 mille 232 livres 3 sols 9 deniers, il convient de déduire celle de 870 livres pour frais de *Foïhus*, cy.....	870 l.

Celle de 180 livres pour cocardes audit équipage, cy.....	180 l.
Celle de 40 livres pour perte d'une capote, cy.....	40 l.
Retenue à la charge de l'équipage.	1.090 l.
Partant reste net et liquide au dit équipage pour son tiers la somme de 50.142 livres 3 sols 9 deniers.....	50.142 l. 3 s. 9 d.
sur laquelle somme il reste encore à déduire le sol pour livre du produit net revenant aux Invalides de la Marine suivant la loi du 13 may 1791, mais il convient d'en ôter les avances qui s'élèvent, suivant le rôle d'équipage, cy.....	13.450 l.
Il reste donc à prélever le sol pour livre sur la somme de 36.712 livres trois sols 9 deniers, ce qui porte celle de 1.835 livres 12 sols, cy.....	1.835 l. 12 s.
Au moïen de laquelle déduction il ne reste plus que la somme de 48.306 livres 11 sols 9 deniers, cy.....	48.306 l. 11 s. 9 d.

Au paiement de laquelle somme de 48.306 livres 11 sols 9 deniers nous avons condamné le dit citoïen Jean Menneville, armateur, à la déduction des avances faites à chacun dudit équipage suivant le rôle de répartition qui en sera arrêté d'après le règlement des parts fixé conformément à la déclaration du 24 juin 1778, et au procès-verbal dressé le 4 germinal dernier par le capitaine et l'état-major du dit corsaire *l'Espoir*, en ce qui se trouvera conforme à la dite déclaration, comme aussi à la déduction des frais de la présente liquidation et des droits d'enregistrement, lesquels seront supportés par l'équipage pour un tiers.

L'armateur n'ayant point déposé les pièces justificatives des dépenses de l'armement, mise hors et relâche dudit corsaire, s'élevant, suivant sa déclaration, à raison de 69.699

livres trois sols, le tribunal ne peut par cette raison déterminer ce qui revient aux Invalides sur le net produit de la prise. En conséquence, l'armateur sera tenu de compter au paieur des Invalides de la Marine le sol pour livre sur le net produit revenant aux dits intéressés conformément à la loi du 13 mai 1791 et en justifiant des dites pièces.

Fait et arrêté par nous, Président et juges sus-mentionnés, la présente liquidation les jour, mois et an sus dits et avons signé avec notre greffier.

Signé : DUCARNOY NOEL, Pre GODIN, L.-A. BUCAILLE
BLANGY fils, greffier (1).

Le compte des intéressés ne figure pas dans ce document. Voici, au surplus, les règles observées pour opérer la liquidation d'une prise.

On établissait d'abord le chiffre du produit brut de la prise; puis on en défalquait les dépenses communes à l'équipage et aux intéressés, lesquelles comprenaient: 1° les frais et déboursés relatifs à la prise; 2° les droits d'enregistrement des pièces justificatives de dépenses; 3° la commission des armateurs, soit 2 1/2 p. 100 sur le produit brut des prises conduites au port d'armement, et 1 1/2 p. 100 sur le produit brut de celles conduites en d'autres ports; 4° 2 1/2 p. 100 sur le produit brut des prises aux capitaines « pour leur tenir lieu de dédommagement des coffres des capitaines pris, suivant l'usage de ce port, et convention verbale avec les amateurs » (ce pourcentage peut s'élever à 5 p. 100; il s'appelle aussi le « chapeau du capitaine »); 5° les droits d'enregistrement de la liquidation, le papier timbré de la minute, les expéditions, les droits d'enregistrement et de greffe des expéditions, l'acte de dépôt des pièces au greffe; 6° les frais d'impression.

(1) A. G. *Reg. C.*, 1791 à 1795, folio 116, verso.

Ces dépenses communes une fois déduites du produit brut de la prise, il restait la somme à répartir entre l'équipage et les intéressés.

L'équipage en recevait un tiers, d'où on déduisait les avances qu'il avait reçues avant le départ pour la course, le coût des règlements de parts aux prises, 5 p. 100 aux Invalides de la Marine, 10 p. 100 pour l'entretien des marins français prisonniers de guerre en Angleterre.

Les intéressés recevaient les deux tiers de la somme à répartir. On y ajoutait le produit de la vente du corsaire ou l'estimation de sa valeur, et, de ce total, on déduisait les frais d'armement proprement dits, ravitaillements, relâches, désarmement, etc., et les frais d'enregistrement des comptes et pièces justificatives.

Le 5 p. 100 au profit des Invalides de la Marine était perçu sur la commission des armateurs, sur les coffres des capitaines, sur le produit net à répartir aux intéressés, sur la somme accordée au conducteur de la prise.

Le 10 p. 100 en faveur des prisonniers de guerre français en Angleterre était perçu sur la commission des armateurs, déduction faite du 5 p. 100 des Invalides de la Marine, sur les coffres des capitaines, le produit net aux équipages et le produit net aux intéressés, après même déduction.

Ce dernier droit avait été créé par arrêté du Directoire exécutif du 14 brumaire an VIII; il fut confirmé par arrêté des Consuls du 7 fructidor an VIII, mais supprimé sous l'Empire.

La fixation des parts de prise entre les hommes de l'équipage continue à se faire conformément à la loi du 24 juin 1778. Elle a lieu devant le juge de paix,

et chacun la détermine « en son âme et conscience (1)».

Lorsque des corsaires prennent des navires dont la cargaison appartient à la République, la mainlevée est ordonnée, comme dans le cas de *l'Anna-Maria*, conduisant d'Amsterdam à Nantes 80 lasts de froment achetés par le ministre de l'Intérieur, et capturée par un corsaire.

La plupart du temps, les marchandises prises sont vendues librement. Lorsqu'elles sont susceptibles d'être utilisées par la Marine, par ses ateliers de fabrication, telles que du goudron, du charbon, des planches, des cordages, etc..., l'Etat les réquisitionne.

La vente des marchandises prohibées n'est plus, sous l'Empire, autorisée comme antérieurement. Voici un écho du *Moniteur*, du 5 décembre 1810, suffisamment explicatif :

« Les marchandises provenant de fabriques anglaises, et qui avaient été saisies à leur entrée du port, ont été brûlées ou brisées avant-hier avec beaucoup d'appareil. On faisait à mesure la vérification des objets en présence des autorités civiles et militaires, et du peuple de cette ville que ce spectacle avait rassemblé. »

Suit l'état : « 3.585 m. de bazin; 68 *id.* étoffe de coton; 136 *id.* bège; 724 *id.* indienne; 774 *id.* piqué; 27 pièces perkale; 3.179 m. nankin, 5.054 *id.* velours; 2 pièces étoffe de soie noire; 12 *id.* calicot; 4.274 m. toile de coton; 2.838 *id.* mousseline; 869 *id.* mouchoirs; 103 pièces de mouchoirs; 4.578 mouchoirs; 850 schalls façon cachemire ou de mousse-

(1) A. D. II, 1r.

line; 183 caisses verreries; 6 caisses cartes à jouer ; 1.970 paires de bas (1). »

On voit combien l'organisation de la course était régularisée. Après une lente évolution administrative sous l'ancien Régime et la Révolution, elle avait reçu, au début de l'Empire, sa forme définitive.

(1) *Mon.*, 1810, nº 359.

CHAPITRE III

LA TACTIQUE ET LES ÉQUIPAGES DES CORSAIRES

Le départ. — L'attaque. — Vidocq raconte ses exploits comme corsaire. — Composition des équipages. — Déserteurs et prisonniers. — Quelques hauts faits caractéristiques : Duchenne, Lantonne, Thueux, Cornu, Beauvois, Audibert, Cary.

La qualité dominante exigée d'un bâtiment corsaire est la vitesse. Le capitaine Hénin nous a dit comment on l'obtenait en dotant le navire d'une grande voile de chasse, et en le construisant à clins. La vitesse lui était aussi nécessaire pour poursuivre sa proie que pour prendre chasse devant un ennemi plus nombreux ou plus fort. Le corsaire était créé en lougre.

Avant le départ, les hommes de l'équipage font « foyus ». L'expression est encore en usage aujourd'hui dans la marine. Elle signifie faire ripaille : on boit du vin chaud épicé de cannelle, on mange des tripes, du lapin, des tartes, etc... Quelquefois, l'état-major seul absorbe le repas : les matelots reçoivent en ce cas, pour leur tenir lieu de « foyus », une indemnité de 3 francs en moyenne. Quand l'armateur commande le foyus, il est rare que surgissent des difficultés avec le limonadier. Mais le plus souvent, c'est le capitaine qui commande, et alors le règlement de la facture devient plus compliqué. Ce fut l'occasion d'une

mésaventure pour le brave Denis Fourmentin : il avait commandé à François Janot, limonadier, un foyus pour son état-major et ses adjoints, sans fournir d'autre indication que celle habituelle : « Vous leur donnerez tout ce qu'ils demanderont. » Quand Janot lui présenta sa note, Fourmentin le renvoya à Adam, l'armateur ; ce dernier, voyant une dépense de 2.121 francs, là où il comptait en trouver une de 4 à 500 francs environ, refusa le paiement. L'affaire vint devant le tribunal : Fourmentin fut, par défaut, condamné à payer les frais du festin, plus ceux du procès, soit 5 livres 10 sous. Il fit opposition ; mais il eut beau arguer de l'infidélité du mémoire, protester que Janot n'avait jamais fourni le champagne qui s'y trouvait porté : il fut une seconde fois condamné à payer.

Cependant, on savait que les hôteliers enflaient volontiers leurs notes. En 1780, Odoyer, « hostelain » du Lyon d'Or, avait hébergé les marins d'un corsaire américain, *la Princesse Noire*. Les notes furent tellement exagérées que le juge Delporte l'aîné les réduisit dans la proportion de 10 à 1, en les annotant ainsi : « Alloué facilement 8 sols par jour pour eau-de-vie, punch, ou toute autre liqueur (au lieu de 4 à 5 livres), ce que je regarde comme chose nécessaire à la vie de ces matelots (1). »

Il arrivait que les intéressés se joignaient à l'état-major et prenaient part au foyus. A l'équipage, outre l'argent, on distribuait parfois des cocardes (l'équipage de *l'Espoir*, qui comprenait trente-sept hommes, en reçut pour 180 francs, le 1er mai 1793 ; c'était, il est vrai, au moment où la cocarde était devenue une

(1) A. D. Boulogne, Cart.

nécessité civique... à moins que les « cocardes » de l'équipage ne soient assimilables au « chapeau » du capitaine).

Une fois bien lestés de victuailles, les corsaires s'embarquaient de préférence la nuit, en hiver, et par gros temps. Ils croisaient dans le détroit ou se mettaient à l'affût derrière la pointe des Perrées. Le baron Bucaille trouvait encore préférable d'aller à l'embouchure même de la Tamise, parce que là, disait-il, on avait plus de choix : il s'y trouvait quantité de navires aux flancs bondés de marchandises, et on n'avait qu'à prendre dans le tas. Quand un convoi se présentait, deux ou trois corsaires s'efforçaient d'en séparer les retardataires pour s'en emparer : « Amène à un corsaire français ! » criait-on.

Et si la prise n'obéissait pas, on répétait l'ordre en l'appuyant à coups de canon.

Quand on se heurtait à quelque bâtiment de guerre (il en est qui se grimaient en paisibles commerçants pour surprendre les corsaires), on prenait chasse si l'on pouvait. Mais l'audace de nos marins était telle que souvent ils attaquaient eux-mêmes le brick de guerre lancé à leur poursuite. Ils pointaient à démâter, puis arrivaient à l'abordage. Là, ils se savaient irrésistibles. « Aborder l'Anglais, c'est le prendre », écrivait alors un ministre de la Marine. Et quand le capitaine le proposait à ses hommes, ils lui répondaient d'une seule voix : « Abordons ! » Pour parer à l'abordage, les Anglais dressaient des filets au-dessus du pont, et les mailles de ce fragile obstacle gênaient fort l'assaillant.

On a vu comment l'échouement, surtout sous le canon des forts, était une ressource pour les prises

menacées par des bâtiments ennemis. Ce pouvait en devenir une également pour le corsaire lui-même, lorsqu'il accompagnait une capture importante qu'il ne voulait pas abandonner à ses propres ressources.

A certaines époques de l'année, lorsque soufflent les gros coups de vent, des navires s'affalent, désemparés, en vue des côtes, soit par suite de la tempête, soit par la violence des courants. Pour les capturer, l'armateur Foube avait fait construire quatre péniches avec les proportions suivantes :

	Jean Bart	*Anacréon*	*Actif*	*Vigilant*
Longueur	30 pieds	24 pieds	30 pieds	30 pieds
Bau	6 —	7 —	7 —	7 —
Creux	3 —	4 —	4 —	4 —

Ces péniches pouvaient être facilement lancées à l'eau, très vite et même à la basse mer ; elles étaient montées en hâte par des pilotes et des pêcheurs reconnus pour les plus intrépides, et couraient sus aux bâtiments désemparés qui arrivaient à portée. Très complètement munies des armes les plus propres à ce genre d'expédition, elles furent embusquées à Calais, à la pointe du Gris-Nez, à Ambleteuse et à la pointe d'Alpreck.

La tactique des corsaires varia dans l'application à chaque cas particulier qui se présentait. Ce fut surtout une question d'espèces, et le récit de divers épisodes de la guerre de course est encore la meilleure source de renseignements.

Vidocq, dans ses *Mémoires* (1), écrit sur la course des pages vivement colorées. Nous avons pu, sur la

(1) Paris, 1828, 8 vol. in-8.

plupart des points, en contrôler l'exactitude. Le célèbre policier parle de choses qu'il a vues de très près puisqu'il les a vécues, à une époque où, forçat évadé du bagne, il se mettait à l'abri des poursuites de la police en montant à bord des bâtiments corsaires, qui jouissaient du droit d'asile, sinon en droit, du moins en fait.

Et son récit forme un tableau très pittoresque et très vivant :

Nous entendîmes venir du côté du port une troupe d'hommes bottés qui faisaient grand bruit en marchant.

— Vive le capitaine Paulet (1) ! criaient-ils, vive le capitaine !

Bientôt cette troupe s'arrêta devant l'hôtel du « Lion d'Argent (2) », où nous étions.

— Eh ! père Boutrois ! père Boutrois ! appelait-on coup sur coup et en même temps. Les uns essayaient d'ébranler la porte, d'autres secouaient le marteau d'une force incroyable, ceux-ci se pendaient au cordon de la sonnette, ceux-là lançaient des pierres dans les volets.

Enfin, quelqu'un descend l'escalier quatre à quatre, la porte s'ouvre ; il semble que ce soit une digue qui vient de se briser. Le torrent se précipite, un mélange confus de voix articule des sons auxquels nous ne comprenons rien.

— Pierre, Paul, Jenny, Elisa, toute la maison ! Ma femme, lève-toi. Ah ! mon Dieu ! ils dorment comme des souches !

On eût dit que le feu était à la maison. Bientôt nous entendîmes aller et venir les portes ; c'est un mouvement, un bruit inconcevables ; c'est une servante qui se plaint en termes grossiers d'une familiarité indécente, ce sont des éclats

(1) L'orthographe moderne, moins correcte, est Pollet.

(2) L'hôtel du « Lion d'Argent » existait encore à Boulogne il y a deux ans. Il vient d'être démoli pour faire place à des « Nouvelles Galeries ».

d'un rire bruyant; des bouteilles s'entrechoquent. Les plats, les assiettes, les verres remués précipitamment, le tourne-broche qu'on remonte concourent à ce charivari ; l'argenterie résonne et des jurons anglais et français, jetés pêle-mêle au milieu du vacarme, font retentir les airs.

— Pays, me dit Dufailli, c'est de la joie ou je ne m'y connais pas. Qu'ont-ils donc ces mâtins-là, qu'ont-ils donc? Est-ce qu'ils ont enlevé les galions d'Espagne? Ce n'est pas la route pourtant!

Dufailli se creusait l'esprit pour trouver la cause de cette allégresse sur laquelle je ne pouvais lui donner aucun éclaircissement, quand M. Boutrois, la face toute radieuse, entra pour nous demander du feu.

— Vous ne savez pas, nous dit-il, *la Revanche* vient d'entrer dans le port. Notre Paulet a encore fait des siennes : a-t-il du bonheur !... une capture de trois millions sous le canon de Douvres.

— Trois millions, s'écrie Dufailli, et je n'y étais pas !... Je n'en puis revenir, trois millions ! Contez-nous donc ça, papa Boutrois.

Notre hôte s'excusa sur ce qu'il n'en avait pas le loisir.

— D'ailleurs, ajouta-t-il, je ne sais pas, et je suis pressé.

Le tintamarre se continue; je reconnais que l'on range des chaises; un instant après, le silence qui se fit m'annonça que les mâchoires étaient occupées... Mais les marins mangent vite et boivent longtemps. Des chants à faire frémir les vitres vinrent tout-à-coup interrompre notre repos : quarante voix discordantes entre elles répétaient en chœur le refrain fameux de l'Hymne de *Roland*...

Dufailli me fit signe de le suivre; j'obéis, et il me conduisit dans une salle basse, où était le capitaine Paulet, avec les hommes de son équipage, la plupart ivres d'enthousiasme et de vin. Dès que nous parûmes, ce ne fût qu'un cri :

— Voilà Dufailli ! voilà Dufailli !

— Honneur à l'ancien, dit Paulet; puis offrant à son

compagnon un siège à côté de lui : Pose-toi là, mon vieux : on a bien raison de dire que la Providence est grande. M. Boutrois, appelait-il, M. Boutrois, un bichope comme s'il en pleuvait; va ! il n'y aura pas de misère après ce temps-ci, reprit Paulet en prenant la main de Dufailli.

Depuis un moment, Paulet ne cessait pas d'avoir les yeux sur moi :

— Il me semble que je te connais, me dit-il; tu as déjà porté le hulot, mon cadet.

Je lui répondis que j'avais été embarqué sur le corsaire *le Barras*, mais que, quant à lui, je pensais ne l'avoir jamais vu.

— En ce cas, nous ferons connaissance; je ne sais, ajouta-t-il, mais tu m'as encore l'air d'un bon chien à tout faire, comme on dit. Eh! les autres, n'est-ce pas qu'il a l'air d'un bon chien? J'aime des trognes comme ça. Assieds-toi à ma droite, main fieux, quel carture ! En a-t-il des épaules! Ce blondin fera encore un fameux péquéaux de rougets (pêcheur d'Anglais) (1).

En achevant de prononcer ces mots, Paulet me coiffa de son bonnet rouge :

— Il ne lui sied pas mal à cet éfant, remarqua-t-il avec un accent picard, dans lequel il y avait beaucoup de bienveillance.

Je vis tout à coup que le capitaine ne serait pas fâché de me compter parmi les siens. Dufailli, qui n'avait pas encore perdu l'usage de la parole, m'exhorta vivement à profiter de l'occasion ; c'était le bon conseil qu'il avait promis de me donner, je le suivis. Il fut convenu que je ferais la course, et que, dès le lendemain, on me présenterait à l'armateur, M. Chuisnard, qui m'avancerait quelque argent.

Il ne faut pas demander si je fus fêté par mes nouveaux camarades; le capitaine leur avait ouvert un crédit de mille écus dans l'hôtel, et plusieurs d'entre eux avaient en ville

(1) Le patois boulonnais que parle Pollet est très observé par Vidocq.

des réserves dans lesquelles ils allèrent puiser. Je n'avais pas encore vu pareille profusion. Rien de trop cher ni de trop recherché pour des corsaires. M. Boutrois, pour les satisfaire, fut obligé de mettre à contribution la ville et les environs ; peut-être dépêcha-t-il des courriers afin d'alimenter cette bombance, dont la durée ne devait pas se borner à un jour. Nous étions le lundi, mon compagnon n'était pas dégrisé le dimanche suivant. Quant à moi, mon estomac répondait de ma tête, elle ne reçut pas le moindre échec.

L'on chanta, l'on but, l'on mangea alternativement et tout à la fois sans désemparer, jusqu'à minuit, confondant ainsi tous les repas dans un seul. Paulet et Fleuriot, son second, étaient les héros de la fête : au physique comme au moral, ils étaient les véritables antipodes l'un de l'autre. Le premier était un gros homme court, râblé, carré, il avait un cou de taureau, des épaules larges, une face rebondie, et, dans ses traits, quelque chose du lion ; son regard était toujours ou terrible ou affectueux ; dans le combat, il était sans pitié ; partout ailleurs, il était humain, compatissant. Au moment d'un abordage, c'était un démon ; au sein de sa famille, près de sa femme et de ses enfants, sauf quelque reste de brusquerie, il avait la douceur d'un ange ; enfin, c'était un bon fermier, simple, naïf et rond comme un patriarche, impossible de reconnaître le corsaire ; une fois embarqué, il changeait tout-à-coup de mœurs et de langage, il devenait rustre et grossier outre mesure, son commandement était celui d'un despote d'Orient, bref et sans réplique ; il avait un bras et une volonté de fer, malheur à qui lui résistait. Paulet était intrépide et bon homme, sensible et brutal, personne plus que lui n'avait de la franchise et de la loyauté.

Le lieutenant de Paulet était un des êtres les plus singuliers que j'eusse rencontrés ; doué d'une constitution des plus robustes, très jeune encore il l'avait usée dans des excès de tous genres ; c'était un de ces libertins qui, à force de prendre par anticipation des acomptes sur la vie, dévo-

Universitas BIBLIOTHECA Ottaviensis

rent leur capital en herbe. Une tête ardente, des passions vives, une imagination exaltée l'avaient de bonne heure poussé en avant. Il ne touchait pas à sa vingtième année et le délabrement de sa poitrine, accompagné d'un dépérissement général, l'avait contraint de quitter l'arme de l'artillerie dans laquelle il était entré à 18 ans; maintenant ce pauvre garçon n'avait plus que le souffle, il était effrayant de maigreur; deux grands yeux, dont la noirceur faisait ressortir la pâleur mélancolique de son teint, étaient en apparence tout ce qui avait survécu dans ce cadavre, où respirait cependant une âme de feu. Fleuriot n'ignorait pas que ses jours étaient comptés. Mais c'était un homme qui ne voulait pas mourir dans son lit, disant « qu'il n'y a de mort que celui qui s'arrête ». A peine lui restait-il un souffle, et au combat comme partout, il était le boute-en-train.

Comme il venait de sortir, le capitaine commença de nous faire son éloge : « C'est un cerveau brûlé, dit-il, mais, pour la bravoure, il n'y a pas son pareil sous la calotte des cieux. »

Puis il poursuivit en nous racontant comment il devait à la témérité de Fleuriot la riche capture qu'il venait de faire. Le récit était animé et piquant, malgré les cuirs dont l'assaisonnait Paulet, qui avait une habitude bien bizarre, celle de fausser la liaison en prodiguant le *t* toutes les fois qu'il était avec ses compagnons de bord, et l'*s* lorsque, dans les relations civiles, ou dans les jours de fête, il se croyait obligé à plus d'urbanité : ce fut avec force *t* qu'il fit la description presque burlesque d'un combat dans lequel, suivant sa coutume, il avait, avec la barre du cabestan, assommé une douzaine d'Anglais.

La soirée s'avançait ; Paulet, qui n'avait pas encore revu sa femme et ses enfants, se retira. Il prit congé de ses convives en leur recommandant de s'amuser : sans doute ils ne s'ennuyèrent pas. Quant à moi, il me fut impossible de rester éveillé ; je gagnai donc mon lit, où je ne vis et n'entendis rien. Le lendemain, j'étais frais et gaillard. Fleuriot me

conduisit chez l'armateur qui, sur ma bonne mine, me fit l'avance de quelques pièces de cinq francs.

Un mois après, Paulet reprit le cours de ses exploits habituels : nous nous mîmes en chasse, mais les nuits n'étaient plus assez obscures, et les jours étaient devenus trop longs : toutes nos captures se réduisirent à quelques misérables bateaux de charbon, et à un sloop de peu de valeur, sur lequel nous trouvâmes je ne sais plus quel lord qui, dans l'espoir de recouvrer de l'appétit, avait entrepris avec son cuisinier une promenade maritime. On l'envoya dépenser ses revenus et manger des truites à Verdun (1).

La morte-saison approchait et nous n'avions presque pas fait de butin. Le capitaine était taciturne et triste comme un bonnet de nuit ; Fleuriot se désespérait, il jurait, il tempêtait du matin au soir ; du soir au matin, il était dans un véritable accès de rage ; tous les hommes de l'équipage, suivant une expression fort usitée parmi les gens du peuple, se mangeaient les sangs. Je crois qu'avec des dispositions semblables nous aurions attaqué un vaisseau à trois ponts. Il était minuit ; sortis d'une petite anse auprès de Dunkerque, nous nous dirigions vers les côtes d'Angleterre ; tout à coup, la lune, apparaissant à travers une clairière de nuages, répand sa lumière sur les flots du détroit ; à peu de distance, des voiles blanchissent ; c'est un brick de guerre qui sillonne la vague luisante ; Paulet l'a reconnu.

— Mes enfants, nous crie-t-il, il est à nous ; toutle monde à plat ventre, et je vous réponds du reste.

En un instant, il nous eut conduits à l'abordage. Les Anglais se défendaient avec fureur ; une lutte terrible s'engagea sur le pont. Fleuriot qui, selon sa coutume, y était monté le premier, tomba au nombre des morts : Paulet fut blessé, mais il se vengea et vengea son second : il

(1) Lors de la déclaration de la guerre de 1803, les résidents anglais de Boulogne et d'autres localités furent envoyés à Verdun, en qualité de prisonniers de guerre. (F. M. Merridew, *la Colonie anglaise à Boulogne*, Boulogne-sur-Mer, 1899, 3 vol. gr. in-8°, t. II, p. 614.)

assomma tout autour de lui ; jamais je n'avais vu une boucherie pareille. En moins de dix minutes, nous fûmes les maîtres du bord, et le pavillon aux trois couleurs fut hissé à la place du pavillon rouge. Douze des nôtres avaient succombé dans cette action, où, de part et d'autre, fut déployé un égal acharnement.

Paulet me laissa à bord du brick avec le capitaine de prise et cinq hommes de l'équipage de *la Revanche*. A peine avions-nous fermé les écoutilles pour nous assurer de nos prisonniers, que nous nous approchâmes de la côte afin de la longer le plus possible jusqu'à Boulogne ; mais quelques coups de canon tirés par les Anglais avant l'abordage avaient appelé dans notre direction une de leurs frégates. Elle força de voiles pour nous canonner et bientôt elle fut si près de nous que ses boulets nous dépassèrent ; elle nous suivit ainsi jusqu'à la hauteur de Calais. Alors, la mer devenant houleuse, et un vent impétueux chassant au rivage, nous crûmes qu'elle s'éloignerait, dans la crainte de se briser sur des récifs ; elle n'était déjà plus maîtresse de ses manœuvres ; poussée vers la terre, elle eut à lutter à la fois contre tous les éléments déchaînés : s'échouer était pour elle l'unique moyen de salut, il ne fut pas tenté. En un clin d'œil, la frégate fut précipitée sous les feux croisés des batteries de la *Côte de fer*, de la jetée, du fort Rouge : de partout on faisait pleuvoir sur elle des bombes, des boulets ramés et des obus. Au milieu du bruit effroyable de mille détonations, un cri de détresse se fait entendre, et la frégate s'abîme dans les flots, sans qu'il soit possible de lui porter secours.

Une heure après, le jour parut ; de loin en loin soulevés par les vagues flottaient quelques débris. Un homme et une femme s'étaient attachés sur un mât. Ils agitaient un mouchoir ; nous allions doubler le cap Grenet (Gris-Nez) lorsque nous aperçûmes leurs signaux. Il me semblait que nous pouvions sauver ces malheureux ; j'en fis la proposition au capitaine de prise, et sur son refus de mettre la chaloupe à

notre disposition, dans l'élan d'une pitié que je n'avais pas encore ressentie, je me laissai emporter à la menace de lui faire sauter la cervelle.

— Allons donc! me dit-il avec un sourire dédaigneux, et haussant les épaules, le capitaine Paulet a plus d'humanité que toi, il les a vus et ne bouge pas : c'est qu'il n'y a rien à faire. Ils sont là-bas, nous sommes ici, avec le gros temps, chacun pour soi; nous avons fait assez de pertes comme ça, quand il n'y aurait que Fleuriot.

Cette réponse me rendit à mon sang-froid et me fit comprendre que nous courions nous-même un danger plus grand que je ne le supposais : en effet, les vagues s'amoncelaient, au-dessus se jouaient les guoilans et les mauves qui mêlaient leurs cris aigres au sifflement de l'aquilon ; à l'horizon de plus en plus obscurci, se projetaient de longues bandes noires et rouges ; l'aspect du ciel était affreux, tout annonçait une tempête. Heureusement Paulet avait habilement calculé le temps et les distances; nous manquâmes la passe de Boulogne, mais non loin de là, au Portel, nous trouvâmes un refuge et la sécurité du rivage. En débarquant dans cet endroit, nous vîmes couchés sur la grève les deux infortunés que j'aurais si bien voulu secourir : le reflux les avait apportés sans vie sur la terre étrangère, où nous devions leur donner la sépulture : c'étaient peut-être deux amants. Je fus touché de leur sort, mais d'autres soins m'arrachèrent à mes regrets. Toute la population du village, femmes, enfants, vieillards, était accourue sur la côte. Les familles de cent cinquante pêcheurs se livraient au désespoir, à la vue des frêles embarcations que foudroyaient six vaisseaux de ligne anglais, dont les masses solides affrontaient la mer en courroux. Chaque spectateur, avec une anxieté qu'il est plus aisé de concevoir que de décrire, ne suivait des yeux que la barque à laquelle il s'intéressait, et, selon qu'elle était submergée ou se trouvait hors de péril, c'étaient des cris, des pleurs, des lamentations, ou des transports d'une joie extravagante. Des femmes, des filles, des mères,

des épouses s'arrachaient les cheveux, déchiraient leurs vêtements, se roulaient par terre, en vomissant des imprécations et des blasphèmes ; d'autres, sans croire insulter à tant de douleur et sans songer à remercier le ciel vers lequel l'instant d'auparavant elles levaient des mains suppliantes, dansaient, chantaient, et, le visage encore inondé de pleurs, manifestaient tous les symptômes de l'allégresse la plus vive ; les vœux les plus fervents, le patronage du bienheureux saint Nicolas, l'efficacité de son intercession, tout était oublié. Peut-être un jour plus tard allait-on s'en souvenir, peut-être devait-il y avoir un peu de compassion pour le prochain, mais, pendant la tempête, l'égoïsme était là..... On me l'avait dit, *chacun pour soi* (1).

Le récit de Vidocq se place au temps du Camp de Boulogne, et dans la dernière période très vraisemblablement. On y voit comment, à l'occasion, les capitaines raccolaient ceux qui leur semblaient des lurons. Il n'en fut pas toujours ainsi ; la composition et le mode de recrutement des équipages des bâtiments corsaires subirent des modifications, en même temps qu'évoluait la pratique de la guerre de course.

Au début, équipages peu nombreux, navires de faible tonnage. Le capitaine, l'état-major, tous les hommes sont Boulonnais. Peu à peu, les armateurs donnent plus d'importance à leurs opérations, le tonnage des navires augmente, et, par suite, le chiffre des hommes du bord. Cependant J.-O. Fourmentin préférait ne pas embarquer un nombreux équipage, ce en quoi il se trouvait d'accord avec un groupe de marins calaisiens qui demandaient au représentant Joseph le Bon l'autorisation de faire la course, à un moment où l'embargo était mis sur les corsaires. Ils

(1) *Mémoires* de Vidocq, t. II, pp. 105 et suiv.

observaient « qu'ils sont plus certains de la réussite dans leurs petits bateaux qu'ils ne le seraient dans des bâtiments de force que l'ennemi fuirait (1) ».

Le rôle d'équipage du *Furet*, en l'an VII, est un des moins nombreux à cette date, et comporte cependant vingt-neuf personnes. Les voici, avec l'indication de leurs fonctions à bord :

Joseph Routier, capitaine.
Jacques Brocquant, 2e capitaine.
Pierre-François Beauvois, lieutenant.
Jacques-Antoine Altazin, lieutenant.
Jean Robinson, lieutenant.
Etienne Piquet, Me canonnier.
Laurent Hutzene, cap. de prises.
Joseph Bernard, Me d'équipage.
Daniel Bendaert, capitaine d'armes.
Franç. Coquelet, volontaire.
Honoré Fontaine, volontaire.
Benoît Saillant, écrivain.
Montaigue Hyndes, interprète.
Georges Hoyer, volontaire.
Louis Desbordes, volontaire.
Ant. Trudin, Me charpentier.
J.-B. Pain, Me cambusier.
Louis Cazin, 2e tonnelier.
L.- Ant. Augustin, volontaire.
Jos. Lemaire, volontaire.
J.-Fréd. Decaux, volontaire.
Augustin Delcroix, volontaire.
Louis Picard, volontaire.
Ant. Delattre, volontaire.
Louis Cavalier, 2e tonnelier.
Louis Pouilly, 2e maître.
Ant. M. Malo, 2e cap. d'armes.
Pierre-Marie Demay, cap. de prises.
François Wimez, novice.

Au rôle d'équipage de *l'Industrie*, qui date du 6 pluviôse de la même année, sont inscrits cinquante-cinq marins, dont, outre la fonction, on indique le domicile habituel. Le capitaine et l'état-major sont toujours exclusivement Boulonnais, sauf Robinson, un Américain naturalisé, devenu Boulonnais d'adoption. Bon nombre des hommes de l'équipage proviennent des localités environnantes.

Jean-Augustin Huret, cap., *Boulogne*.
Louis Altazin, 2e cap., *Boulogne*.

(1) A. D. II, Lr.

Robert Bouchard, 1er lieut., *Boulogne.*
J.-O. Fourmentin, lieutenant, *Boulogne.*
Jacques-Thomas Sauvage, lieutenant, *Boulogne.*
Jean Robinson (Américain), lieutenant, *Boulogne.*
Jean-Pierre Ballel, cap. de prises, *Boulogne.*
François-Marie Le Roy, écrivain, *Boulogne.*
Laurent Hetrings, interprète, *Boulogne.*
Jean-Marie Delpierre, Me d'équipage, *Boulogne.*
Nicolas-Ch. Le Jeune, 2e Me d'équip., *Boulogne.*
François Bourgain, 2e Me d'équip., *Boulogne.*
Jean-Guillaume Dosseville, Me canonnier, *Boulogne.*
Adrien-François Petit, Me charpentier, *St-Valery.*
Augustin Deleroix, Me calfat, *Boulogne.*
Joseph Regnier, cap. d'armes, *Boulogne.*
Jacques-Charles Brillard, Me tonnelier, *Boulogne.*
Antoine Rigault, 2e tonnelier, *Boulogne.*
André Desbordes, coq, *Boulogne.*
Jean-Louis Altazin, matelot, *Boulogne.*
Jean-Pierre-Fs Bruchet, matelot, *Boulogne.*
Emmanuel Brare, matelot, *St-Valery.*
Jean-Baptiste Patin, volontaire, *Boulogne.*
Pierre Ovion, volontaire, *Boulogne.*
Félicien Coquelet, volontaire, *Boulogne.*
Louis Flahaut, volontaire, *Boulogne.*
Jean Frédéric Decaux, volontaire, *Dieppe.*
Alexandre Vary, volontaire, *Boulogne.*
Jean-Louis Noel, volontaire, *Boulogne.*
Achille Ducrocq, volontaire, *Boulogne.*
Hubert Seux, volontaire, *Licques.*
Ant. Delattre, volontaire, *Boulogne.*
Pierre Delcroix, volontaire, *Boulogne.*
André Had, volontaire, *Boulogne.*
Denis Coquet, volontaire, *Boulogne.*
Jean-Félicien Rossigny, volontaire, *Saint-Valery.*
Jean-Marie Villeneuve, volontaire, *Boulogne.*
Marc-Antoine Bihet, volontaire, *Wissant.*
Honoré Fontaine, volontaire, *Ville-Bocage.*
Claude-François Tausin, volontaire, *Boulogne.*
Joseph Hoyer, volontaire, *Boulogne.*
Pierre Ivart, volontaire, *Boulogne.*
François-Marcel Dubois, volontaire, *Boulogne.*
Pierre Delbeque, volontaire, *Boulogne.*
Joseph Ledoux, mousse, *Boulogne.*
Louis Altazin, mousse, *Boulogne.*

Antoine Face, mousse, *Boulogne.*
François Leclerc, volontaire, *Boulogne.*
Jean-Louis-François Pelletier, volontaire, *Boulogne.*
Louis Picard, volontaire, *Ardinghen.*
Pierre Duflos, volontaire, *Boulogne.*
François Jacques, volontaire, *Boulogne.*
Jean-Baptiste Chevet, volontaire, *Boulogne.*
François Buttel, volontaire, *Boulogne.*
Pierre-François-Nicolas Huret, volontaire, *Boulogne.*

Le rôle porte en outre la mention que Alexandre Vary, Marc-Antoine Bihet, Pierre Delbeque ont déserté. Le chiffre des déserteurs ira sans cesse en augmentant.

Les corsaires continuent à embarquer l'écrivain prescrit aux siècles précédents; on lui a même adjoint un interprète.

Pendant les dernières années de la guerre de course, les équipages varient de soixante à cent hommes ; l'état-major est plus nombreux; il y a trois ou quatre capitaines de prises ; on embarque des pilotes, un chirurgien, un commis aux vivres, un maître-coq. L'état-major reste strictement boulonnais, mais il se trouve fort peu de Boulonnais parmi les hommes. L'équipage de *l'Alexandrine n° 2*, qui courut en 1812 et en 1813, est très caractéristique. Il compte soixante-cinq hommes.

Fourny, Pierre François-Marie, capitaine, *Boulogne.*
Fourny, Joseph-Nicolas, 2e capitaine, *Boulogne.*
Delpierre, Joachim, 1er lieutenant, *Calais.*
Fourny, Pierre-Marie, 2e lieut., *Boulogne.*
Altazin, Henri-Nicolas, 3e lieut., *Boulogne.*
Delpierre, Louis, dit Gossé, 4e lieut., *Boulogne.*
Ledoux, Jean-François-Gérôme, 5e lieut., *Boulogne.*
Lobez, Achille, 6e lieut., *Boulogne.*
Beauvois, Pierre-Antoine, enseigne, *Audresselles.*
Olivari, Giovanni, enseigne, *Rome.*

Huret, Pierre, écrivain, *Boulogne.*
Blondel, François, enseigne, *Cayeux.*
Dewisme, Pierre-Jacques-François, enseigne, *Cayeux.*
Huret, Nicolas, chirurgien, *Boulogne.*
Revelo, Angelo, cap. de prises, *Castagne.*
Cremaro, Mariano, cap. de prises, *Messine.*
Carpentier, Louis, cap. de prises, *Dieppe.*
Verlinde, Jean-Baptiste, Me d'équipage, *Dunkerque.*
Devos, Jean, 2e Me d'équipage, *Dunkerque.*
Pourre, Louis-Marie, Me charpentier, *Wissant.*
Hartman, interprète, *Saint-Valery-s.-S.*
Noulard, Jean-Jacques, pilote du Ouest, *Le Portel.*
Michel, Jean-François, pilote du Nord, *Granville.*
Lanois, Jean François, contremaître, *Calais.*
Vigne, André, commis aux vivres, *Le Havre.*
Schers, Antoine-Nicolas, cap. d'armes, *Bruges.*
Saget, Joseph-Ambroise, 2e charpentier, *Fécamp.*
Lefebvre, Louis, quartier-maître, *Dunkerque.*
Bil, Joseph-François, quartier-maître, *Dunkerque.*
Bart, René-Mathieu-Josse, 2e Me canonnier, *Dunkerque.*
Ledoux, Pierre-Antoine, volontaire, *Boulogne.*
Chaperon, Jean-François, coq, volontaire, *Saint-Malo.*
Flamand, Pierre-André, volontaire, *Saussey.*
Homond, Jacques-Joseph, volontaire, *Boulogne.*
Lheureux, Louis-François, matelot, *Dunkerque.*
Ledoux, François, matelot, *Lille.*
Cochet, Philippe-Antoine, volontaire, *Viliers.*
Smagghe, Charles-Joseph-Félix, volontaire, *Dunkerque.*
De Swell, Charles-Conil-Eloi, volontaire, *Quadypré.*
Wallaert, Mathieu-Jean-Charles, volontaire, *Dunkerque.*
Rimond, Charles, volontaire, *Rome.*
Désert, Michel, volontaire, *Fresne.*
Carpentier, Louis-Rel, novice, *Dieppe.*
Langnasco, François, volontaire, *Sarde.*
Baldo, Joseph, matelot, *Villa-Nova.*
Eloret, Vincent, (Vysente) matelot, *Villa-Nova.*
Alleman, Jean, matelot, *Mahon.*
Gobella, Antoine-Juan, matelot, *Bilbao.*
Gobella, Antoine, matelot, *Bilbao.*
Manchaca, Pierre, matelot, *Bilbao.*
Elaguno, Alexandre, matelot, *Bilbao.*
Urizar, Manuel, matelot, *Ormendaca.*
Debrio, Antoine, matelot, *Banco.*
Gaillard, François-Joseph, volontaire, *Dunkerque.*
Lefebvre, Désiré, mousse, *Dunkerque.*

Avront, Philippe, matelot, *Calais*.
Dumont, Marie-Jean, matelot, *Dunkerque*.
Huret, Pierre, mousse, *Boulogne*.
Milen, Jacques-Gabriel, mousse, *Boulogne*.
Orfila, Pierre, matelot, *Mahon*.
Surtacha, Dominique, matelot, *Bilbao*.
De Sguarte, Juan, matelot, *Bilbao*.
Sarria, Manuel, matelot, *Bilbao*.
Bosch, Jayme, matelot, *Hendaye*.
Coll, Pierre, matelot, *Mahon*.

Le plus panaché de tous les rôles est bien celui du *Génie* (1812) : sur quatre-vingt-douze hommes, cinq sont originaires de *Boulogne*, neuf de *Dunkerque*, deux d'*Etaples*, un de *Crimp* (Hollande), deux de *Papembourg*, un de *Rome*, un de *Cayeux*, cinq de *Calais*, cinq de *Blanckenberg*, un de *Rochefort*, un de *Saint-Valery-en-Caux*, deux de *Hambourg*, un de *Philadelphie*, deux de *Gottenbourg* (Suède), deux d'*Ostende*, un de *Sangatte*, un de *Dieppe*, un de *Porto*, un de *Lamotte* (Somme), deux de *Brest*, un de *Saint-Aubain* (près Dieppe), un de *Saint-Martin-lès-Boulogne*, un de *Lisbonne*, un du *Tréport*, deux de *Stockholm*, deux de *Bruges*, un de *Katwyck* (Zélande), un d'*Oldenbourg*, un de *Bellingsberg* (Danemark), un de *Ryp* (près Amsterdam), deux d'*Amsterdam*, trois de *Koenigsberg*, un de *New-York*, un de *Brême*, un de *Filem* (?), un de la *Louisiane*, un de *Saint Pierre-d'Arène*, un de *Kalmall* (Suède), un des îles *Açores*, un de *Paris*, un de la *Nouvelle-Orléans*, un de *Trinquebac* (Indes Orientales), un de *Saint-Valery-sur-Somme*, un d'*Audruicq*, un de *Pont-Saint-Vincent*, un de *Dort* (Hollande), un de *Rouen*, un de *Saint-Omer*, un de *Bienna* (Portugal), un de *Saint-Félin* (Catalogne), un de *Mahon*, un d'*Escala* (Catalogne), un de *Carthagène*, un de l'île

de *Fayal* (Portugal), trois de *Ceillery* (Sardaigne), deux de *Lisbonne*, un de *Bago* (Catalogne).

Une véritable tour de Babel !

Cette extraordinaire variété de recrutement provenait de causes diverses. Vidocq nous indique (1) que les corsaires bénéficiaient officieusement d'une sorte de droit d'asile, et que parmi les noms portés sur les rôles s'en glissaient de faux. Dans un autre passage de ses *Mémoires* (2), à un moment où il n'est plus corsaire et fait partie de l'armée de terre, il dit : « J'appris que, d'après un ordre du général en chef, tous les individus qui, dans chaque corps, étaient signalés comme de mauvais sujets devaient être immédiatement arrêtés et embarqués à bord des bâtiments armés en course. C'était une espèce de presse qu'on allait exercer pour purger l'armée et mettre un terme à sa démoralisation, qui commençait à devenir alarmante. »

Or, les armées impériales, plus on approche de la fin de l'Empire, comprennent des éléments de toute origine. Ce ne fut pas une des moindres causes de mécomptes pour Napoléon dans ses campagnes de Russie et d'Allemagne.

La meilleure explication de cette bigarrure des équipages est fournie par une note du dossier de liquidation des prises de l'*Alexandrine* : le capitaine Sauvage, qui commande ce corsaire, se rend, avec son interprète des langues, P.-D. Bosson, à Cambrai, où il va choisir dans le dépôt des prisonniers neutres des marins de diverses nations pour embarquer sur son navire.

Avec un pareil recrutement, il n'est pas étonnant

(1) *Mémoires*, t. II, p. 339.
(2) *Mémoires*, t. II, p. 149.

que le chiffre des déserteurs se soit constamment accru.

Certains n'en étaient pas à leur coup d'essai : on rencontrait à bord des corsaires des déserteurs de l'Etat. Mais ceux-là n'y avaient pas droit d'asile, et le capitaine qui les avait embauchés était passible d'une amende : il en coûta 9.000 francs à P.-M.-F. Fourny pour en avoir accepté trois à bord de son navire, *le Lion* (1812).

Malgré tout, le fait était fréquent, puisque, dès 1798, l'amiral Bruix, alors ministre de la Marine, lançait une circulaire pour signaler et combattre la facilité avec laquelle les capitaines corsaires prenaient furtivement à leur bord des marins et des militaires qu'ils excitaient à la désertion (1).

Lorsqu'un des hommes de l'équipage commet quelque méfait et tombe aux mains de la justice, il en coûte toujours quelque chose à l'armateur ; le matelot Fontaine, du *Furet*, s'amuse, une nuit qu'il naviguait dans les vignes du Seigneur, à briser des vitres ; les gendarmes le cueillent et le font rembarquer ; coût : quinze livres payées aux gendarmes. Le 27 août 1809, un homme de *l'Alexandrine*, Flamand ou Hollandais, Jurgen Jan Pot, passe la nuit à la pistole. Il faut payer une livre dix sous pour l'hospitalité forcée qu'il reçoit de la police. Et Jurgen Jan Pot, bien qu'à la pistole, ne veut mourir ni de faim, ni de soif ; voici son addition :

Trois œufs cuits.....	6 sous
Un petit pain.....	3 —
Une bouteille de bière.....	7 —

(1) *Mon.*, VI, 359.

Un petit pain.....	3 sous
Pain et fromage.....	6 —
Une bouteille de bière.....	7 —

Y compris le prix de l'appartement, le total s'élève à 3 livres 2 sous.

De temps à autre, on signalait l'arrivée, sur une barque avec laquelle il avait réussi à passer le détroit, d'un prisonnier français évadé des pontons anglais. Mais les espions pullulaient ; ces évadés pouvaient en être : on les plaçait, dès leur arrivée, sous la surveillance du maire, qui les interrogeait, et se faisait ensuite renseigner sur leur compte par le commissaire de la marine. Dans certains cas, le ministre de la Police lui-même était consulté, avant que la surveillance cessât et que la mise en liberté fût définitive.

Ainsi, un jour, le plus fameux des corsaires de Calais, Tom Souville, évadé des pontons, voulut débarquer au port de sa ville natale ; la foule, l'ayant reconnu, accourt à sa rencontre et lui prépare une rentrée triomphale. A peine a-t-il mis le pied sur le quai que deux gendarmes, fidèles au devoir et à la consigne, lui réclament ses passeports : Souville, naturellement, n'en peut produire ; les gendarmes se disposent à l'emmener prisonnier : les Calaisiens, trouvant la facétie mauvaise, empoignent les braves représentants de l'autorité, leur font prendre un bain forcé dans le port, et escortent Souville en l'acclamant jusqu'à son domicile.

Fréquemment, on retrouvait des prisonniers français à bord des navires anglais capturés. Lorsqu'au contraire ils restaient quelque temps en captivité, leur absence devenait un véritable désastre pour les famil-

les des plus nécessiteux. Elles adressaient aux représentants du gouvernement des pétitions réclamant des secours.

Au citoyen Le Bon, représentant du Peuple.

Citoyen,

Je représente les citoyennes Rivet, Gex et Mascot, toutes trois femmes de marins qui depuis huit et neuf mois ont eu le malheur d'être fait prisonniers par les Anglais, deux sur le corsaire *le Patriote*, et l'autre sur celui de *l'Enfant de la Patrie*, de ce port ; qu'ils ont laissé dans la plus affreuse misère ces épouses ainsi que de nombreuses familles que par leur travail ils parvenaient à substanter. Depuis fort longtemps il se fait des échanges, et cependant jusqu'à ce moment ces infortunés pères de famille, ainsi que presque tous les autres marins de Boulogne, sont restés dans les fers de la Grande-Bretagne, quoiqu'ils aient été pris dès le commencement des hostilités. Serait-il possible qu'on oublie ainsi des malheureux qui ont si bien justifié leur dévoument à la defense de la République ? Non : les pères du peuple sont toujours là pour nous faire rendre justice. Nous venons donc, citoyen, te conjurer au nom de plusieurs familles plongées dans la misère, de faire en sorte que leurs maris, leur seul soutien, leur soient rendus, et que la situation de ces infortunés, te détermine à les faire participer aux secours que la République ne refuse pas à ses défenseurs et que l'humanité réclame pour elles. Notre reconnaissance de ce bienfait ne s'effacera pas plus de nos cœurs que notre amour pour la Constitution et la République.

Feme de Gabriel Milen, feme Rive, fame de Joseph Dellepierre, femme Pierre Cotte, fame Palaite, fame Noelle, veuve Lanbaire, veuve Demay, Maryane Edin, femme Gée, feme cptne Sauvage, fame Trudin (1).

Les prisonniers ennemis ramenés par les corsaires

(1) A. D. II, Lr.

sont, en général, bien traités par leurs vainqueurs. Les interrogatoires comportent tous la question :

— Avez-vous été bien traité ?

A de très rares exceptions près, la réponse est affirmative.

Ils sont logés, nourris et indemnisés. Seuls, ceux considérés comme prisonniers de guerre sont envoyés au Château ou dans les dépôts de l'intérieur.

Les plaintes ne s'élèvent jamais bien haut. Le capitaine Sydney, capturé par *le Cygne*, capitaine Cornu, reconnaît avoir été bien traité, mais « déclare que le capitaine de prises lui ayant demandé à voir l'heure lui a de suite enlevé sa montre ». Cependant l'interrogatoire du capitaine de prises ne porte aucune question à ce propos.

Après que Jacques-Oudart et Nicolas-Denis Fourmentin, commandant l'un, *l'Enjôleur*, et l'autre, *le Furet*, se furent emparés du *Hadock* (an VII), un marin mit un pistolet à la gorge du capitaine Whiswill, qui commandait le navire anglais, pour l'obliger à lui donner sa montre ; mais l'objet volé fut rendu avant même l'interrogatoire du juge de paix.

Les traits de ce genre sont exceptionnels.

Lorsque le capitaine J.-A. Huret, avec *l'Industrie*, s'empara, le 11 pluviôse an VII, vers huit heures du soir, du sloop *Severn*, capitaine Christophe Plaisted, qui se rendait de Londres à Plymouth avec une cargaison de farines, de blés et de literie, et cinq hommes d'équipage, trois hommes de l'équipage du corsaire, dont un nègre, descendent dans la chambre de Christophe Plaisted. Il était couché. Le nègre lui enlève sa montre dont la boîte était en argent, divers effets, des chemises, des gilets, etc., ainsi que des chemises à

son second. Le capitaine anglais se plaint à Huret, qui lui fait restituer une partie de ce qu'on lui a subtilisé.

Ce n'était pas bien grave. Cependant, Buttez, le capitaine de prises, interrogé sur ces faits, dépose qu'après l'amarinage une vingtaine d'hommes environ, sautés du corsaire sur la prise, pénétrèrent dans la chambre, forcèrent une caisse, et firent main basse sur le contenu. Le corsaire, ayant élongé la prise, y reprit son monde pour n'y laisser que dix hommes. Pendant la traversée, des hommes se composèrent chacun un sac avec les sacs des prisonniers. Le surlendemain, le capitaine Huret, étant venu chercher ces derniers, leur fit rendre leur bien. Et Buttez s'excuse de n'avoir pu empêcher ces « dilapidations » parce qu'il était à la barre. Tout cela n'est que du chapardage, et prouve qu'en somme, à cette époque, la guerre de course se passait au moins aussi correctement que la guerre continentale.

La négligence que les corsaires mettaient à remplir le vœu des ordonnances non abrogées des 7 novembre 1703 et 4 octobre 1760, qui déterminent, ainsi que nous l'avons vu, les cas où les commandants des corsaires pourront relâcher des prisonniers de guerre en mer ou dans des ports étrangers, fut considérée comme une des principales causes de la différence dont la République souffrait dans la balance avec l'Angleterre pour les échanges des prisonniers de guerre marins. Le Directoire prit, le 5 vendémiaire an VI, un arrêté pour appeler les corsaires français à l'exécution de ces ordonnances (1).

Les populations des côtes se montraient hospita-

(1) *Mon.*, VI, 17.

lières aux équipages des navires qui s'échouaient.

On était alors au temps où l'Anglais Spillard, revenant d'un voyage d'exploration avec de belles collections scientifiques, et arrêté successivement par deux corsaires français, était relâché. Truguet, félicitant les corsaires, leur écrivait : « Une bonne action vaut mieux qu'une grande victoire. »

C'était le même temps où Kerguelen, partant de son côté pour un voyage d'exploration avec des passeports de l'Amirauté britannique, était pris par des navires anglais, et arrêté.

Quoi qu'il en soit, l'impression qui se dégage des rapports entre corsaires et marins anglais et français, libres ou prisonniers les uns des autres, est celle d'une solidarité quand même entre gens de mer. Peut-être songeait-on confusément dans chaque parti, une fois le combat terminé, que lorsque, l'un et l'autre étaient aux prises, une tourmente pouvait surgir, et la mer les engloutir de compagnie.

Il est intéressant, à ce propos, de rappeler une lettre écrite de Gênes, le 2 juillet 1793, par Montlinot, vice-consul de la République en cette ville, et adressée par lui au ministre de la Marine.

Hier dimanche, des matelots de la frégate *la Modeste* et de la corvette *la Badine* buvaient dans un cabaret ayant pour enseigne *le Pape;* ils chantaient l'hymne des Marseillais. Cinq matelots de la frégate anglaise *l'Aigle*, mouillée en ce port, s'arrêtèrent devant ce cabaret, et lorsqu'ils entendirent le couplet « Amour sacré de la Patrie », ils ôtèrent, sans y être provoqués, leurs bonnets. Chacun d'eux accepta le verre de vin que les Français lui offrirent. En s'en allant, un Anglais prit la main d'un Français, en lui disant : « Vous bons Français, nous bons Anglais. »

Les Espagnols, pendant leur séjour ici, nous donnaient des coups de stylet en sortant de la messe.

Je ne vous ferais pas part de cette anecdote, si elle ne peignait d'un seul trait les hommes et les préjugés (1).

Mais pendant l'action les corsaires étaient terribles et d'une audace inouïe.

Le 28 frimaire an VI, Duchenne, commandant *l'Espiègle*, sort de Calais ; il rentre en rade le soir même ; le lendemain il a connaissance du *Rusé*, commandé par J.-O. Fourmentin, mais les vents contraires les obligent à revenir encore une fois en rade. A minuit, ils repartent, rencontrent un brick, le hèlent et font feu de toutes leurs pièces et de leur mousqueterie, puis viennent à l'abordage. Ils s'aperçoivent alors que le brick est fortement armé ; de plus, un second bâtiment arrivant vent arrière élonge *l'Espiègle* et lui tire plusieurs coups de canon et de pierriers ; *le Rusé*, qui facilitait l'abordage, riposte si vivement que ce second bâtiment est obligé de fuir. *L'Espiègle* parvient à jeter sur le brick quatorze hommes ayant à leur tête le lieutenant Tack, de Dunkerque. Ils ont à lutter contre quarante adversaires ; Tack reçoit un coup de sabre dans le flanc, puis un coup de feu au cou, mais il n'est que blessé. Le capitaine anglais Hollingsworth a la cuisse coupée. Après trois quarts d'heure de combat, il doit se rendre. Les corsaires mettent trente hommes sur la prise, et le 1er nivôse au matin, ayant connaissance d'une frégate ennemie à environ deux lieues, donnent l'ordre au capitaine de prises de faire vent arrière. Ils échappent à la frégate, rejoignent la prise,

(1) *Mon.*, II, 223.

en prennent l'équipage anglais à leur bord, et le lendemain rentrent au port de Boulogne.

Le brick dont ils venaient de s'emparer ainsi était une canonnière royale, *le Growler*, armée de douze obusiers, dont dix de dix-huit livres de balles et deux de trente-six.

Les deux héros de cette affaire reçurent peu après la lettre suivante :

Le ministre de la Marine et des Colonies, aux citoyens Duchesne, commandant le corsaire *l'Espiègle*, et Fourmentin, commandant le corsaire *le Rusé*, de Boulogne.

D'après le compte, citoyens, que j'ai rendu au directoire exécutif de l'enlèvement fait par vous d'une canonnière anglaise portant du 36 et du 18, après trois quarts d'heure d'un combat mémorable, il m'a chargé de vous témoigner toute son estime. Il n'avait point oublié, car dans les Républiques le mérite et les services ne s'oublient jamais, que vous vous étiez déjà distingués, vous, citoyen Duchesne, comme capitaine en second à bord de *l'Unité*, qui enlevâtes à l'abordage le cutter anglais *Lesuan*, d'une force bien supérieure à celle de *l'Unité;* et vous, citoyen Fourmentin, par votre brillante croisière de l'année dernière. A ces témoignages de satisfaction de la part du gouvernement, je m'empresse, braves marins, de joindre les miens. Continuez de mériter de plus en plus de la République, en portant de nouveaux coups au commerce de l'ennemi, et en concourant à tenir la mer libre au vainqueur de l'Italie, et bientôt de l'Angleterre.

Le ministre de la Marine.
Signé : PLÉVILLE-LEPELEY (1).

Voici comment A. Mariette conte un des exploits du capitaine Lantonne :

(1) *Mon.*, VI, 101.

Le Poisson-Volant était un petit lougre, jolie et fine embarcation, ne portant que six pierriers et vingt-quatre hommes d'équipage, tous marins d'élite, sous les ordres du capitaine Lantonne. Avec d'aussi faibles ressources, ce corsaire avait toujours vu couronner ses diverses courses des plus grands succès. Aussi s'était-il acquis dans la marine un nom fameux et redouté de tout le commerce anglais, auquel il portait chaque jour un préjudice considérable.

Dans le mois de juin 1797, *le Poisson-Volant* cinglait vers les côtes d'Angleterre lorsqu'il se trouva tout à coup sous la volée d'un bâtiment armé de six pièces de canon, lesquelles, montées sur coulisses et pivots, pouvaient battre de tous côtés. Bien que l'excellence de la marche du corsaire lui donnât presque la certitude d'échapper en prenant chasse, cependant il ne voulut pas reculer devant l'ennemi. Le capitaine Lantonne court bravement sur le navire anglais, qui le reçoit avec un feu roulant, mais le corsaire parvient à l'accoster, et nos intrépides marins, le sabre d'une main et le pistolet de l'autre, grimpent à l'abordage et chargent avec une vigueur à laquelle les Anglais ne peuvent longtemps résister. Le navire est enlevé sous les yeux mêmes de deux cutters anglais, auxquels *le Poisson-Volant* échappe avec sa prise. Cet exploit valut au capitaine Lantonne une lettre de distinction du ministre de la Marine.

Voici cette lettre : elle est du 11 prairial an IV.

On vient de me rendre compte, citoyen, de l'intrépidité avec laquelle vous avez abordé et enlevé un bâtiment anglais d'une force beaucoup supérieure à la vôtre.

Le Directoire exécutif, que je me suis empressé d'informer de votre beau fait d'armes, et de la bravoure de votre équipage, me charge de vous témoigner sa satisfaction et son estime. Continuez, brave capitaine, à les mériter et à faire usage de cette tactique que vous venez d'employer

avec un si brillant succès : aborder l'Anglais, c'est le prendre, et vous en fournissez la preuve (1).

Le Moniteur ne se faisait pas faute de relater des aventures de ce genre. La Convention elle-même en était saisie.

Le 15 brumaire dernier, dit Pocholle à la Convention au nom du comité de la Marine, Denis Thueux, maître pêcheur du port de Boulogne, aperçoit au large un navire qu'il juge être ennemi. Il sortait pour faire sa pêche. Neuf hommes et un mousse formaient tout son équipage ; une hache et les instruments du métier sont toutes leurs armes ; une caïche anglaise était à peu de distance.

Quoique le navire leur parût considérable, Thueux et ses braves compagnons forment le dessein de l'attaquer, l'atteignent et s'en emparent à la vue de la caïche.

Ce trait d'audace est trop français pour ne pas mériter d'être mis sous vos yeux.

Bien que Thueux n'eût pas de lettre de marque, la prise fut déclarée bonne par décret de la Convention du 19 ventôse (2).

La liste des prises faites par nos corsaires ou nos bâtiments de l'Etat et conduites dans les ports de la République était proclamée en séance à la Convention ; l'énumération des navires ennemis, le détail de la cargaison, l'exposé du tort causé au commerce britannique, et les exploits de nos marins étaient accueillis avec enthousiasme par les membres de l'Assemblée, qui applaudissaient vigoureusement (3).

Le capitaine Cornu compta parmi les plus intrépides. C'était, dans toute la force du terme, ce que les

(1) *Mon.*, 14 Prairial an IV.
(2) *Mon.*, II, 1794, 170.
(3) Cf. *Mon.*, passim.

Anglais appellent un « rough man », et les lettrés du Camp l'avaient baptisé : « Cornu, la corne, indéclinable en latin, indécrottable en français. »

Le 14 novembre 1805, il se trouve au large à bord du *Glaneur*. A six heures du matin, on signale un brick venant vent arrière sur le lougre.

Le pavillon fut hissé et appuyé d'un coup de canon ; le brick vint dans les eaux du navire français qui le prolongea à contrebord au vent et lui envoya toute sa volée ; puis, passant à la poupe, il prit les mêmes amures que lui, continuant à le combattre par sa hanche de dessous le vent. Le lougre réussit encore à passer à tribord et canonna son adversaire ; vingt minutes plus tard, le brick amena son pavillon, après avoir eu quinze hommes tués et dix-huit blessés. Le navire anglais fut amariné et dirigé sur Dunkerque : il était armé de douze caronades et était chargé d'escorter un convoi de trois navires de commerce qui réussirent, à la faveur de la brume, à gagner l'embouchure de la Tamise.

Ce n'était pas toujours le hasard qui mettait nos corsaires aux prises avec des bâtiments de guerre anglais. Ils les attaquaient en connaissance de cause et délibérément.

Le 25 décembre 1803, le capitaine Beauvois, commandant *le Hasard*, longeait la côte d'Angleterre, enveloppé d'un épais brouillard, lorsqu'il parvint à découvrir quatre navires tranquillement à l'ancre sous la pointe de Dungenness. Les deux premiers étaient deux frégates dans l'ombre desquelles se tenait un brick et plus loin, à une portée de fusil, un cutter de 14 canons. Le capitaine Beauvois résolut de s'emparer de ce dernier bâtiment. Il fit immédiatement tout préparer pour tenter ce coup de main audacieux. Le cutter, protégé par les batteries des autres bâtiments, rendait cette entre-

prise assez difficile. Cependant *le Hasard* n'hésite point un instant; il se dirige vers le navire anglais, et, favorisé par les ténèbres et par un vent frais vif, il l'accoste sans avoir été découvert, coupe le câble et met le navire sous voile. Quelques-uns de nos marins s'étaient précipités sur le cutter et s'étaient emparés des panneaux, avant que les cris des hommes de quart et l'explosion des pistolets eussent attiré sur le pont tout l'équipage anglais. La résistance alors ne fut pas longue; et bientôt le corsaire et sa prise disparurent, avant que les deux frégates et le brick, éveillés par le bruit de cette brusque attaque, pussent venir au secours du cutter (1).

Beaucoup des capitaines qui ont pratiqué la course comptent à leur actif des exploits analogues : j'en citerai encore trois (dont j'ai pu vérifier l'authenticité), tels que les a rédigés A. Mariette pacha dans *l'Almanach de Boulogne*, où il aimait à en publier le récit dès que l'un d'eux venait à sa connaissance :

Le Furet, sous les ordres du capitaine Denis Fourmentin, sortit de Boulogne le 4 frimaire an VII (25 novembre 1799). Cet intrépide corsaire portait 14 pièces de 4 et 70 hommes d'équipage, tous enfants boulonnais. Déjà depuis huit jours *le Furet* cinglait dans la Manche sans que nulle voile ennemie pointât à l'horizon. Fourmentin, fatigué d'une croisière aussi stérile, se rapprocha de la côte d'Angleterre dans l'espoir d'y rencontrer quelque navire. Le temps était brumeux et favorisait sa marche. Vers deux heures, une voile fut signalée par l'homme de quart, et bientôt on put reconnaître le bâtiment pour un grand sloop. Le corsaire redouble aussitôt de vitesse et gouverne sur l'Anglais.

— Une autre voile, s'écrie-t-on !

En effet, on aperçoit une mâture plus élevée qui surgit dans

(1) A. Mariette. *Almanach de Boulogne*, 1842, p. 85.

le lointain, et qui se dessine sous la forme d'un fort cutter de la marine royale.

Fourmentin n'en continue pas moins sa chasse avec ardeur, bien décidé à ne pas lâcher sa proie par la crainte des boulets du cutter. Celui-ci, favorisé par un vent arrière, s'avance avec la plus grande rapidité. Déjà il n'est plus séparé du corsaire que par la distance qu'eussent parcourue ses boulets, lorsque le sloop est atteint et enlevé du premier coup par quelques hommes que le capitaine avait lancés sur son bord. Cependant le cutter arrive et aborde le sloop à son tour, au moment qu'on l'amarinait. « Lâchez prise, s'écrie Fourmentin à cette poignée des siens, la lutte est par trop inégale. » Les Anglais franchissent les pavois de tribord, tandis que nos marins sautent par le bord opposé sur le lougre, qui force de voiles et gagne le large. Le capitaine du cutter, maître du sloop, y laisse six hommes et s'attache au sillage du corsaire.

Une troisième voile venait d'apparaître et s'était arrêtée à quelque distance, observant les suites de cet engagement. C'était *le Poisson-Volant*, petit chasse-marée, fine et jolie embarcation, commandée par le capitaine Lantonne, dont les succès ont eu aussi de longs retentissements. Il n'avait sous ses ordres qu'un équipage de vingt-quatre marins, tous hommes choisis : ses moyens d'attaque se bornaient à six pierriers et à quelques armes d'abordage. *Le Poisson-Volant* était donc resté simple spectateur, mais voyant le cutter s'acharner après *le Furet*, qui, toutefois, lui échappe par une habile manœuvre, il se porte alors sur le sloop, l'attaque, s'en empare, et fait voile pour Boulogne, où les six marins que le navire royal avait déposés à bord ne se doutaient guère de venir coucher cette nuit-là. (A. Mariette. *Almanach de Boulogne*, 1844, p. 99.)

Le 4 janvier 1799, la corvette anglaise *Wolverine*, de 12 canons et 70 hommes, gréée en barque, capitaine Lewis Mortlock, étant par le travers de Boulogne, par un temps de brouillard, découvrit au vent deux lougres corsaires : l'un

était *le Rusé*, de 8 pièces de 4 et 70 hommes, capitaine Pierre Audibert; l'autre, *le Furet*, de 14 pièces de 4 et 80 hommes, capitaine Denis Fourmentin. La corvette hissa pavillon danois et étant héléé par *le Furet* répond qu'elle venait de Plymouth et allait à Copenhague. Le lougre était tout contre la hanche de tribord de *la Wolverine*, avec son beaupré dans les porte-haubans d'artimon. *La Wolverine* hissa alors pavillon anglais et commença un feu de ses pièces et de sa mousqueterie, et le capitaine Mortlock amarra lui-même le beaupré du lougre à une bastayole en fer. L'abordage était la seule ressource du *Furet*, il le tenta et son équipage fut repoussé avec pertes. *Le Rusé*, qui avait passé de l'avant, aborda sur ces entrefaites la corvette par le lof de basbord, et fit des efforts désespérés pour l'enlever. Pendant un assez long temps, il fallut toute l'énergie de l'équipage entier de *la Wolverine* pour repousser les gens du *Rusé*. Trois des plus hardis de ceux-ci s'élancèrent sur le gaillard d'avant, et l'un d'eux jeta un hourra pour encourager ses camarades à le suivre ; le capitaine Mortlock s'élança lui-même pour disputer de sa personne le gaillard d'avant au hardi Français. Celui-ci lui tira un coup de pistolet au visage, mais le coup ne partit pas ; comme le marin français réarmait son pistolet, le capitaine Mortlock lui passa une demi-pique au travers du corps et le renversa dans la mer. L'équipage du *Furet* jeta alors dans les chambres de la corvette, à travers les fenêtres, des sacs pleins de matières combustibles enflammées, et le feu s'alluma directement au-dessus de la soute aux poudres, et tandis que les Anglais étaient occupés à éteindre le feu, les deux lougres s'échappèrent ; l'un d'eux (on pense que c'est *le Furet*), en s'éloignant, tira un coup de canon qui blessa mortellement le capitaine Mortlock, qui avait déjà reçu plusieurs blessures à la main, à la poitrine et dans les reins. On l'emporta en bas pendant qu'il s'écriait : « Lof, lof, serrez-les de près ! » *La Wolverine*, qui avait eu deux hommes tués et huit blessés, n'ayant aucune chance d'attraper les lougres, arriva

à Portsmouth, où son capitaine mourut de ses blessures le 10.

Le Furet eut cinq hommes tués, son capitaine et quinze hommes grièvement blessés.

Le Rusé perdit son second, son premier lieutenant, un autre officier et deux matelots tués et cinq blessés.

La Wolverine était autrefois le navire marchand *Rattler* de Londres, de 286 tonneaux ; elle portait deux pièces allongées de 18, et 6 caronades de 24 ; en batterie, 4 caronades de 12 sur le gaillard d'arrière, et une du même calibre sur le gaillard d'avant ; mais ses pièces de la batterie étaient installées avec coulisses, de manière à pouvoir servir toutes du même bord à la fois ; de sorte que son armement était beaucoup plus formidable qu'on ne l'aurait d'abord supposé.

Nous avons puisé ces détails dans *James's naval history* et le rapport rend pleine justice au courage de nos braves marins. D'après les renseignements que nous avons pris ici, nous trouvons que les 150 hommes que les Anglais attribuent aux deux corsaires sont supérieurs au nombre qu'ils étaient véritablement. *Le Rusé* avait 60 hommes et *le Furet* 65. De plus, le premier portait bien 14 pièces, mais il n'en avait que 6 de montées : les autres étaient à fond de cale. (A. Mariette. *Almanach de Boulogne*, 1841, p. 104.)

L'Unité, grand chasse-marée, commandé par le capitaine Charles Cary, portant 6 canons de 4, se dirigeait, dans les premiers jours de janvier 1797, des côtes d'Angleterre vers Boulogne, traînant à sa remorque un sloop amariné la veille, lorsqu'il aperçut un navire anglais courant sur lui à toutes voiles. C'était un cutter, *le Swan*, appartenant au service de la douane, armé de 14 caronades et monté par un équipage nombreux. Le capitaine Cary, reconnaissant l'inégalité des forces, abandonne sa capture et prend chasse ; mais il a bientôt acquis la conviction qu'il ne peut éviter d'être atteint. Le cutter tombe sur son sillage avec la plus grande rapidité ; pour ralentir sa marche, il essaie de lui causer quelque avarie. Virant de bord, le corsaire se dirige

vers *le Swan,* en faisant pointer à démâter. Cette manœuvre lui réussit d'abord assez bien; mais le cutter gagnant toujours, le combat ne tarde pas à s'engager avec vigueur. Pendant trois heures, les deux bâtiments se canonnent bord à bord. Le corsaire se trouve si maltraité que toute possibilité de s'éloigner du combat est désormais détruite. Alors le capitaine Cary, ne consultant que son courage, assemble ses hommes :

— Enfants, leur dit-il, il n'y a plus de milieu, aborder l'Anglais ou pourrir dans les pontons. Choisissez, vous sentez-vous le cœur de l'enlever ?

— A l'abordage ! à l'abordage ! lui répond l'équipage d'une seule voix. Vaincre ou mourir !

Un coup de barre porte *l'Unité* sur le cutter ; les Français, armés de haches et de sabres, sautent à bord, massacrent tous ceux qu'ils rencontrent sous leurs pas. Une mêlée furieuse ensanglante le pont ; le capitaine anglais tombe frappé d'un coup de sabre auprès de six des siens. Les Français chargent avec une telle vigueur que le désordre se met parmi les gens du cutter, qui jettent bas les armes.

Le capitaine Cary, après avoir fait rétablir le gréement et les voiles hachées par la mitraille et les boulets, gouverne sur le Havre, où il entre le lendemain avec sa prise. Le Directoire lui envoya une hache d'honneur pour ce brillant exploit. (A. Mariette. *Almanach de Boulogne*, 1839, p. 69.)

L'année suivante, en prairial, ce même capitaine Cary conduisait au Havre une canonnière. En route, il fut attaqué par trois frégates anglaises. Il se tira du combat avec honneur, mais reçut à la cuisse une blessure grave dont il mourut le 13 thermidor suivant.

Nous avons erré parmi les tombes du cimetière de Boulogne : nous y avons trouvé les noms de beaucoup des capitaines qui s'illustrèrent à l'époque de la guerre de course.

Des haches d'abordage, des croix de la Légion d'honneur sont gravées sur les dalles de pierre. Ces braves reposent à côté de leurs épouses; des inscriptions bucoliques rappellent leur mutuelle affection. Beaucoup de ceux qui ne périrent pas de mort violente vécurent jusque dans un âge très avancé. La belle existence des marins conserve la santé, et cette race est forte. Et nous avions bien raison de dire, en commençant ce travail, que les corsaires furent en réalité de notables commerçants, puisque, sur la dalle qui recouvre son corps, la qualification d'*ancien négociant* est donnée, sans ironie apparente, à Pierre Cary, qui mourut, en janvier 1838, dans sa centième année : il avait pris part, en 1759, au combat naval livré à la hauteur de Belle-Isle par la flotte française, commandée par le maréchal de Conflans, à la flotte anglaise commandée par lord Hawke ; il fut un des héros de la guerre de course.

CHAPITRE IV

JACQUES BROQUANT

Ses Mémoires. — Son enfance. — Premières croisières. — Péripéties de la course. — Entrevue avec Napoléon Ier. — Broquant pris par les Anglais. — Les pontons. — Loges maçonniques parmi les prisonniers. — Tentatives d'évasion. — Retour en France. — Ses dernières années.

« Jacques Broquant, chevalier de la Légion d'honneur, ex-maître de port à Boulogne-sur-mer, membre de la commission d'enquête pour travaux publics au Portel, membre de la commission administrative des filets de pêche, ancien trésorier des souscriptions faites pour les familles de marins naufragés, nommé aspirant de marine par l'amiral Latouche-Tréville avec mission de faire un rapport sur le nombre de navires de guerre ennemis qu'il rencontrerait dans ses croisières des mers du Nord, agent de la commission sanitaire pendant la durée du choléra, membre de la loge le Grand Orient, laisse ses *Mémoires* comme le plus glorieux souvenir de ses travaux à ses enfants ; ils sont pour ces derniers la partie la plus précieuse du patrimoine de leur vénérable père. »

Ainsi s'exprime, vers la fin de sa vie, celui qui fut, avec J.-O. Fourmentin, dit le baron de Bucaille, l'un

des plus célèbres capitaines de corsaires boulonnais pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire.

Ces *Mémoires* sont contenus dans un simple cahier cartonné que nous aurions souhaité plus copieux. Tels qu'ils sont, ils présentent un vif intérêt : ils constituent un document précis et consciencieux, qui, joint aux autres papiers de famille, nous a permis de restituer la figure de Jacques Broquant.

C'est un marin de vieille souche boulonnaise, descendant de toute une lignée de pêcheurs. En 1613, Nicolas Broquant (nous respectons les variations de l'orthographe du nom) acquitte les droits de bourgeoisie. Sur le rôle de 1671, trois Brocan figurent au titre de marins : François, Pierre et Jean. Ce dernier meurt en 1737, à l'âge de 94 ans. Le fait est à signaler, car une Brocan, née en 1598, meurt le 25 octobre 1703, à l'âge de 113 ans, et nous verrons que la longévité est une des caractéristiques de la famille. Jacques et Thomas Brocquant sont matelots en 1706 et 1707, et en septembre 1707 Adrien Broquant, fait prisonnier par un navire hollandais et conduit à Douvres, est repris en route par une frégate de Dunkerque.

Robert Brocand, patron de pêche, qui fut à plusieurs reprises garde-juré et syndic de pêche à Boulogne (1751 à 1760), époux de Jeanne Palette, eut un fils, Jacques Brocand, né le 3 novembre 1741, qui fut marin comme ses ascendants, devint officier de port, et épousa Antoinette Dousseville, dont il eut quatre garçons et une fille. L'aîné de ces enfants est Jacques Broquant, le corsaire, né le 19 novembre 1771.

Dès ses dix ans sonnés, son père l'embarque comme mousse à bord d'un bateau pêcheur. La rude existence qu'il mène développe rapidement son tempé-

rament robuste. Tout jeune encore, il est de haute stature. A vingt ans, c'est un homme fait, et les armateurs l'ont déjà remarqué.

Il s'embarque pour la première fois comme corsaire en l'an V, à bord du *Sauvage*, commandé par le capitaine Pollet. Il a le grade de lieutenant. D'emblée, Pollet apprécie tellement ses services qu'il lui abandonne deux de ses parts de prises tout le temps que Broquant naviguera en sa compagnie. Et lorsque Pollet doit prendre le commandement d'un autre corsaire et abandonner son équipage, il se fait donner par son lieutenant sa parole de retourner en croisière avec lui.

Plusieurs armateurs demandent à Broquant de prendre le commandement en chef d'un de leurs navires : il refuse pour suivre Pollet, auquel il a engagé sa parole.

Tous deux s'embarquent donc. Ils s'emparent d'abord d'un gros navire anglais qui voyageait sous pavillon américain ; mais la supercherie est vite découverte, et le navire conduit à Dieppe ; puis ils prennent deux galiotes, deux bricks et plusieurs autres bâtiments, parmi lesquels une lettre de marque armée de canons de gros calibre. La plus forte prise fut ramenée à Dieppe par le capitaine Delattre.

La croisière finie, Broquant ayant tenu parole, se trouve désormais libre de ses actions. Il prend le commandement des *Cinq Amis*.

Tels sont ses plus anciens souvenirs, un peu lointains, puisqu'il les dicte à un âge très avancé. Le *Registre aux causes* du Tribunal de commerce de Boulogne, et les dossiers de liquidation de prise, permettent de les compléter et de les préciser.

Broquant fit bien, comme il le dit, deux courses avec J.-B. Pollet, mais toutes deux à bord du *Sauvage*, la première en qualité de capitaine de prises, la seconde en qualité de deuxième lieutenant.

Du *Sauvage*, il passe comme second à bord du *Furet*, commandé par Routtier, puis par Robinson. En Fructidor an VII, il succède lui-même à Robinson, quitte Boulogne le 9 de ce mois, et croise jusqu'au 10 Vendémiaire an VIII. Son premier lieutenant est François Beauvois, son deuxième capitaine Jacques-Antoine Altazin, son lieutenant Boquet, et son officier de santé, Halgouët.

Pendant cette croisière, il s'empare du *Spark*, contenant une cargaison de charbon de terre et de barriques de rhum, vendue 106.195 fr. 19, puis du *Beaujoly* et de *l'Albion* de Newhaven, et avec *le Furet n° 3* commandé par Jean-Augustin Huret, de *la Bonne Intention*. La vente de ce dernier navire rapporte 5.071 fr. 50; Broquant reçoit vingt parts, faisant au total 2.083 fr. 69. et Huret dix-neuf parts et demie, faisant 2.048 fr. 98.

Le jour même de son retour à Calais, *le Furet* est désarmé et peu après vendu 10.552 fr. 50 (27 Nivôse an VIII).

Les armateurs Sannier-Ducrocq et Trudin confient la même année à Broquant le corsaire *les Cinq Amis*, de 90 tonneaux, second J.-A. Altazin, lieutenant P.-F. Beauvois, avec quarante-huit hommes d'équipage. L'armement est sérieux : un obusier, une couleuvrine, six canons de trois, six de un, quatre pierriers, quarante fusils, quatre espingoles, vingt-cinq paires de pistolets et trente sabres. Ajoutez une longue-vue qui coûte trois cents francs, et un sifflet du prix de 40 fr.

La première course des *Cinq Amis* va du 5 Brumaire au 1er Pluviôse an VIII ; on y fait une prise, *l'Union*, qui produit 25.655 fr. 29. La deuxième course va du 3 Germinal au 1er Floréal, et rapporte une prise, *le Hope*, capitaine Richard Becker, conduite à Calais et vendue 6.951 francs.

Ici se place le récit d'une aventure que les *Mémoires* de Broquant relatent tout au long ; elle termina la première course des *Cinq Amis :*

Nous partîmes de Calais le 1er janvier 1800, avec le capitaine Hède qui commandait *le Poisson Volant*. Nous fîmes route sur la pointe des feux. Le vent passe au sud, et nous nous nous dirigeons en aval. Le capitaine Hède me dit qu'il allait faire route pour Dieppe, et me demande si je suis d'avis de suivre ses intentions ; je lui dis que oui.

Je regarde avec la longue-vue sous le vent à nous, et j'aperçois un grand navire que je prends de suite pour un navire marchand.

Je fis mettre la longue-vue en bas et je dis à l'équipage de se préparer à l'abordage, en faisant route sur lui. Un instant après un de mes officiers me fait observer que l'un des deux est bien *espalmé*, mais qu'il n'en avait vu qu'un, parce que le deuxième était caché par le premier. Sur cette observation qui m'est faite, je redemande une longue-vue, et j'aperçois un navire armé qui faisait route sur moi. Je fis virer de bord tout de suite, mais je n'ai pas eu le temps de changer mes voiles qu'il vint m'aborder. En m'envoyant sa bordée, il cassa mon beaupré qui s'allongea le long du bord ; alors il mit en travers et envoya son canot pour m'amariner.

En voyant cela, je passe devant et je demande une hache, ensuite, je me mets en croix sur le plat-bord, et je coupai le reste du beaupré qui tenait encore dans le collier.

Ce travail me fatigua tellement que je demandai un

homme pour me remplacer ; aussitôt, le maître charpentier, Pierre-Marie, se présente, et me demande à continuer la besogne. Mais exaspéré et emporté par un mouvement de colère, je finis moi-même la besogne en frappant rudement quelques coups.

Un de mes officiers vient me prévenir qu'un canot est bientôt à bord pour nous amariner. Je donne des ordres de hisser toutes les voiles tout de suite, et de couper tout ce qui tenait encore au beaupré, et que le canot me regardait. Je passe derrière et j'ouvre le coffre aux armes. Je prends une brassée de fusils par les canons, et tout pêle-mêle ; et un bonheur providentiel a voulu qu'aucun ne partît, malgré tous les obstacles que les batteries ont rencontrés au coffre aux armes, au *capot* de chambre et partout.

J'avais réfléchi d'après ses manœuvres qu'il devait virer de bord ou faire venir vent arrière pour nous attraper. Ma réflexion se réalisa : il nous chassa, mais je pris la barre, où je restai cinq heures et demie. Il a toujours tiré sur nous : c'est ce qui a ralenti sa marche.

Vers 11 heures et demie environ, un boulet coupa notre grand mât presque entièrement ; un tiers tenait encore. Je fis raidir les haubans; et ce même boulet nous tua trois hommes et en blessa un quatrième. Nous courions toujours le même bord. J'avais eu le haut de l'oreille emporté par un boulet, ce qui m'occasionna une grande perte de sang et qui m'affaiblit beaucoup.

Mon maître d'armes, Jean-Louis Lardez, me banda la tête pour arrêter le sang.

Le navire armé finit par se lasser et cessa de tirer pour pouvoir nous attraper par l'autre bord.

En effet, quand il vint sous nos loffs, il vira de bord. Le temps était tout à fait noir dans le Nord. Nous eûmes cru qu'il nous eût emporté du vent, mais non : il passa cependant bien proche de nous en nous envoyant sa volée.

Je dis à mes officiers que nous allions virer de bord

aussitôt qu'il serait passé. Nous ne perdîmes pas de temps et vite, nous fîmes virer de bord.

En amenant les voiles pour les changer, un cri retentit devant : « Nous sommes perdus ! » Effectivement, nous étions percés à l'eau sans le savoir. Le boulet qui avait coupé notre mât avait passé dans le pont du corsaire et rencontré un abaut de cintre, qu'il a ouvert : aussitôt l'eau entra à flots.

Mon second vint me trouver à la barre. Il m'embrasse en me disant :

— Nous sommes perdus !

Surpris d'un si grand malheur, je saute par devant. La misaine était restée à moitié amenée. Aussitôt, je donne l'ordre aux équipages d'amener des barils *vite*, *vite*, qu'autrement nous étions perdus. Je fais sauter dans la chambre un homme pour prendre deux matelas dans la cabine. Je les fais amarrer en travers, et pour encourager mes hommes, je leur dis que je donnais deux parts de prise pour plonger dans la cale, pour attraper les bouts des cordages qu'on envoyait du dehors pour serrer les deux matelas dans le trou de la cintre et un trésillon que je fis faire au-dedans pour approcher le bout de la cintre. Après que j'eus quitté la barre, mon second poussa pour faire venir vent arrière, et la misaine, ayant été décrochée du croc d'en bas, était partie à la dérive en pavillon, de manière que par ce moyen-là nous allions à l'opposé et vers le Nord.

En voyant nos manœuvres lentes, il vira de bord et tint le vent ; de cette manière il s'écartait de nous, et il nous perdit bientôt de vue. Il louvoya longtemps pour nous chercher où nous étions, à l'abri dans l'obscurité. Je fis sonder parce que je croyais être près des bancs de Dunkerque. Nous sondons six brasses d'eau : je fis mouiller de suite. Les moyens que nous avions employés ont arrêté l'eau en grande partie. Alors je fis placer les sacs de lest à l'opposé, ce qui mit la voie d'eau en dehors. Je dis de prendre un petit foc de grosse toile et de le clouer le long du bord

pour boucher tout à fait la voie d'eau ; je comptai en avoir à peu près pour cinq à six minutes.

Comme j'avais perdu une grande quantité de sang, j'étais tellement faible que je ne pouvais plus y tenir.

Je me fis descendre, étant certain qu'il n'y avait plus de danger. Je les priai de me laisser pendant les quelques minutes employées à clouer le petit foc. Sitôt que je fus descendu, le grand mât est tombé. Les officiers sont venus me demander ce que je voulais en faire ; je leur dis de couper tout et de laisser tout aller à la dérive. Peu après, on vint m'avertir que le foc était cloué. Alors je demandai l'assistance de deux ou trois hommes pour m'aider à monter ; alors étant sur le pont, je vis que le vent était passé au Sud-Est et de neige. Je fis appareiller de suite toutes les voiles qui nous restaient ; ensuite, nous courûmes à terre.

Nous allâmes à peu près à Gravelines ; de là, nous fîmes route vers Calais. Le vent était passé à l'ouest, et gros vent ; les pilotes de Calais ne sont pas venus à bord. Nous continuâmes notre route pour Boulogne, où nous arrivâmes sans éprouver d'autre accident que la perte de deux hommes morts à la suite des blessures qu'ils avaient reçues et qu'on avait négligées. Les hommes n'ont pas été soignés comme ils auraient dû l'être, parce que le médecin avait manqué le bord.

Si Broquant se montrait énergique et audacieux dans l'action, il n'en était pas moins foncièrement bon; suivant l'expression alors en vogue, il avait « l'âme sensible ». Il se piquait d'observer la trêve pêcheresse. Le sous-commissaire de la marine eut l'occasion de signaler le fait au commissaire principal, chargé du service des ports ressortissant à l'arrondissement de Dunkerque ; il reçut la réponse suivante à la date du 4 Prairial an VIII : « J'ai vu, par votre lettre du 1er de ce mois, la conduite qu'a tenue le capi-

taine Broquant envers des pêcheurs anglais. Puissions-nous ne pas espérer en vain qu'elle contribuera à ce que les croiseurs ennemis en useront de même à l'égard des pêcheurs français. Veuillez transmettre au capitaine Broquant le témoignage de ma satisfaction. »

Le 3 Floréal précédent, Broquant avait pris le commandement du *Cygne*, portant cinquante hommes d'équipage, presque tous Boulonnais. Sa croisière dura jusqu'au 23 Prairial et fut servie par la malchance : elle se chiffra par un déficit de 15.656 fr. 41.

Il se repose alors durant la belle saison — la morte-saison pour les corsaires — et reprend la mer le 25 Fructidor, à bord de *la Boulonnaise*, que lui a confiée l'armateur Moleux-Crouy. Ce lougre porte quarante-trois hommes d'équipage, auxquels huit autres furent adjoints par la suite. Au cours d'une première croisière, Broquant prend *la Marie*, capitaine John Hagg, cargaison de planches de chêne, vendue 34.606 fr. 68; *le Hope*, capitaine James Mier, vendu 5.117 fr. 80; tous deux conduits à Calais; et *la Sarah*, brick armé en guerre, qui lui fut reprise par un cutter britannique. Dans l'action, quatre hommes de l'équipage furent blessés et moururent peu après; Broquant regagna le port de Boulogne où l'on procéda à leur enterrement; l'un d'eux avait eu le temps de tester en faveur d'un de ses camarades de bord (1). L'équipage de prise, comprenant huit hommes, eut la chance d'être renvoyé à Dieppe le 27 Fructidor suivant sur un canot de *la Sarah*, dont les armateurs tirèrent encore 100 fr. *La Boulonnaise* désarma

(1) *Procès-verbal du juge de paix*, A. C

le 1er brumaire an IX. Elle reprit la mer du 6 Frimaire au 16 Ventôse, et s'empara du *Hope*, capitaine Barnabé Rey, cargaison de suif, salpêtre, fer, sucre, bois de campêche, poivre, raisins de corinthe, vendue 187.686 fr. 83, et du *Neptune*, capitaine Henry Hall, cargaison de fer blanc, vendue 72.472 fr. 85. Cette fois, Broquant n'avait pas perdu son temps, ni les armateurs leur argent.

Il commande ensuite *le Petit Requin* (le détail de ses courses n'a pas été conservé) et *la Raccrocheuse n° 1* qui, le 26 Floréal an IX, prend, de concert avec *le Desaix*, capitaine Beauvois, *le Vine*, conduit à Boulogne et vendu 2.942 fr. 10.

Le 22 Nivôse an XII, il sort du port de Boulogne avec *le Prosper*, portant trente-six hommes d'équipage. Moleux-Crouy est toujours son armateur. D'emblée, il capture une lettre de marque portant 24 canons de 9, *le Kent*, capitaine Christophe Banket, conduit à Dieppe, et le produit net s'élève à 88.303 francs 36, puis *le William Bakford*, capitaine Benjamin Waren, produit net 228.585 fr. 52. Cette rapide croisière rapportait 316.888 fr. 78, dont 149.955 fr. 80 de bénéfice net, et 4.410 fr. 46 pour trente-quatre actions émises. Un correspondant boulonnais écrivait à *la Gazette de France* (1).

Le corsaire *le Prosper*, dont vous avez annoncé dernièrement une prise, est un très petit bâtiment qui se trouvait en construction dans les chantiers de Boulogne, lorsque le Premier Consul alla, pour la première fois, visiter ce port. Le Premier Consul s'en approcha, le considéra avec attention, en vit en détail toutes les proportions, et en fit com-

(1) N° 2241, 22 Pluviôse an XII — 12 février 1804.

pliment au constructeur. Après en avoir fait le tour, il en examina plus particulièrement quelques pièces qu'il toucha. Ce témoignage d'intérêt a paru de bon augure à l'équipage qui se croit désormais invincible. Le capitaine Broquant, qui le commande, est un homme intelligent et intrépide. La fortune a secondé son courage, puisque déjà il a fait deux prises importantes, dont l'une avait autant d'hommes que *le Prosper* et pouvait opposer 24 canons de 9 à 6 de 3. Telle est l'influence qu'exercent sur des gens de cœur l'exemple et le nom d'un héros. Que ne feront pas bientôt sur le même élément tant de milliers de guerriers pleins d'une pareille audace quand ils seront guidés par le même homme dont le génie communique une telle confiance, et dont la main commande à la fortune.

Du reste, ces deux prises ne se laissèrent pas amariner sans résistance; A. Mariette a conté les combats que Broquant dut livrer pour s'en emparer (1).

Le 2 Pluviôse an XII, le capitaine Broquant naviguait par le travers des Shoreham, lorsque la vigie signala un trois-mâts armé de 7 canons; *le Prosper*, petit lougre, n'en portait que 6 de 2 livres de balles. Il n'hésite point à filer aussitôt sur l'ennemi, qui l'attend toutefois de pied ferme. Une vive canonnade s'engage de part et d'autre, et la lutte semble devoir se prolonger, lorsque Broquant, par une manœuvre habile, parvient à accoster l'Anglais. Alors le combat change de face, car à l'abordage nos corsaires ont rarement rencontré de rivaux. Le trois-mâts, balayé par nos braves, baisse bientôt pavillon et fait voile avec eux pour la France. Ce bâtiment avait parcouru pendant deux ans entiers les parages méridionaux de l'Océan Pacifique et visité les baies de la plage américaine pour y piquer des baleines. Il opérait son retour avec plus de 800 tonnes d'huile, et ramenait plusieurs passagers américains et anglais.

(1) *Almanach de Boulogne*, 1845, p. 105.

Le 16 Pluviôse, Broquant livra un autre combat plus long et plus meurtrier. Depuis plusieurs jours, il croisait dans les eaux du Pas-de-Calais, et pas un seul navire ennemi ne s'était dressé à l'horizon; lorsque vers les 7 heures du matin, on signala une voile. C'était un beau trois-mâts dont la batterie présentait 24 pièces de 9, adversaire redoutable pour le petit lougre. La grande différence des forces qui existent entre les deux navires n'arrête pas Broquant; il ordonne à ses hommes de tout préparer pour l'abordage. Favorisé par un temps brumeux, *le Prosper* s'approche assez près du trois-mâts, l'attaque avec une telle audace qu'il jette un instant le trouble parmi les ennemis. Redoublant d'énergie, il pousse sur le bâtiment, l'aborde et s'élance sur le pont à la tête de ses hommes. Là s'engage un combat des plus acharnés : on se dispute corps à corps chaque pouce de terrain, et ce n'est qu'après un carnage affreux que le navire reste au pouvoir des nôtres. Il revenait de Saint-Vincent et était chargé d'une riche cargaison; il avait 250 boucauts de sucre et 258 balles de coton.

Dans ses *Mémoires*, Broquant ne s'est pas arrêté au récit de ces prises. Par contre, il narre deux épisodes de la course du *Prosper* qui méritent d'être cités.

Un jour, à bord du *Prosper*, nous étions au Tieff, à peu près à deux lieues de terre. Nous fûmes pris par un coup de vent d'ouest. La mer se faisait si forte que nous voulûmes mettre à la cape. Mais nous ne pûmes tenir, et nous fûmes obligés de filer vent arrière avec un petit foc. Le vent augmentait toujours, la mer était de plus en plus forte, surtout en passant sur des hauteurs. Enfin, nous filons de cette manière depuis 10 heures du matin jusqu'à 7 heures du soir, par un temps si sombre qu'on ne pouvait y voir : à 7 heures, il nous prend deux ou trois coups de mer plus forts; nous avions des bouts de cordages amarrés sur les

pavois, pour nous tenir. L'équipage avait fait tomber ses culottes de toile. Dans le moment où un fort coup de mer nous prend et où nous croyons approcher beaucoup la terre, mon second, Hénin, qui m'aimait beaucoup, me demande si je sais nager : je lui répondis que non.

— Si c'est la terre, me dit-il alors, tâche de te sauver comme un autre.

Là-dessus il prend un couteau qu'il avait en poche, m'ouvre les bottes par derrière. Un de mes officiers, Sauvage, qui était à côté de moi, entend ce qu'Hénin vient de me dire, saute sur la barre et met la barre dessous en disant :

— J'aime autant mourir à la mer que mourir à terre !

Le corsaire vient par le travers, et un coup de mer épouvantable nous prend, qui affale les pavois sur le pont. Nous nous crûmes engloutis ! Je saute sur la barre en disant que j'étais encore capitaine, et je fais mettre au cul de suite. Nous reçûmes encore un seul coup de mer ; la mer s'adoucit et nous aperçûmes que c'était le Bas (Bassure de Baas) à travers d'Ambleteuse. Alors je fis passer le tape-cul avant au mât de misaine avec une longue estrope à la relingue du vent, pour que les coups de mer eussent passé dessous, et un garant de notre drisse de foc pour soutenir la vergue. Cette fin de voile a résisté, et nous doublâmes Gris-Nez, et nous nous rendîmes à Calais.

Maintenant, Broquant, comme dans beaucoup de passages de ses *Mémoires* (et à l'instar de Jules César), va parler de soi à la troisième personne.

Par une soirée du mois de novembre (?) quatre corsaires de notre port étaient mouillés sur notre rade; le vent était sud; la nuit allait couvrir la ville et son vaste horizon de mer; le capitaine Broquant, qui était de ce nombre, fit lever l'ancre, diriger le corsaire à l'ouest, et alla mouiller seul à travers Etaples. Le vent du matin ayant fraîchi et étant au ouest-sud-ouest, avec une brume très épaisse, le corsaire

appareilla sous une demi-voilure, et prit le large vers les côtes d'Angleterre. Arrivé à une distance de quatre à cinq lieues, le vent, qui était sauté au ouest-nord-ouest, faisait disparaître seulement le brouillard, lorsque le corsaire vit au vent à lui deux cutters anglais à plein corps de voiles. Ces navires, dont l'un était fort de seize canons et l'autre de 10, étaient si près quand ils furent aperçus du corsaire français qu'en moins d'un rien ils le mirent entre eux deux. L'épaisseur de la brume avait empêché Broquant d'apercevoir au vent à lui ces dangereux ennemis. Il vit bien vite qu'il ne pouvait les éviter, que, pour les esquiver, il fallait user d'audace; il fit donc brasser au plus près; le grand cutter emporté par son aire dépassa trop son ennemi; la brise était forte et la mer houleuse. On était cependant à portée de voix. L'Anglais, qui avait tourné vent devant, arrivait lentement sur nous, son beaupré enfila nos bastagues. Le capitaine Broquant fit faire une manœuvre qui le débarrassa de l'Anglais. Dans ce même moment, un jeune officier, qui pouvait être le commandant du cutter, placé à l'arrière de ce navire, interpella le corsaire, disant:

— Amenez, messieurs les Français, ou nous couler vous!

Hélas! terrible droit de la guerre, le capitaine Broquant comprenant que ce devait être le commandant, et voulant, à cause de l'état de la mer, lui échapper, saisit une carabine et atteignit l'Anglais, qui tomba sur le pont.

Avant cette échauffourée, les Anglais avaient tiré plusieurs canons à boulets sur le corsaire, et avaient faiblement endommagé son gréement. Quoi qu'il en soit, le corsaire, dont les voiles avaient été hissées, parvint à tenir le vent grand largue. Les deux Anglais, bientôt dépassés par la marche ardente de leur ennemi, ne purent l'atteindre, malgré leur artillerie, et le corsaire, sortant victorieusement de cette périlleuse rencontre, venait à quelque temps de là reprendre paisiblement son mouillage aux côtes de France.

On était alors au temps où Napoléon faisait, pour

opérer une descente en Angleterre, d'immenses préparatifs. La Grande Armée dressait ses tentes le long de la côte, qui, prenant le nom de Côte de fer, se hérissait de défenses, à l'abri desquelles la Flottille s'organisait et s'exerçait.

On sait le grand questionneur qu'était l'Empereur. Nul ne possédait mieux l'art de deviner et d'interroger les hommes susceptibles de lui fournir les renseignements dont il avait besoin. Fréquemment, il consulta des capitaines de corsaires, en particulier J.-O. Fourmentin (1) et Broquant. Ce dernier a minutieusement conté sa première entrevue avec Napoléon :

M. Coquet, officier de port, vint m'informer que l'empereur avait à me parler, et à l'instant. D'après ses ordres, j'ai dû me rendre, tout de suite à la Tour d'Ordre où était sa baraque, et je n'ai même pas eu le temps de me changer quoique j'en ai demandé la permission, attendu que je n'étais pas convenablement vêtu pour paraître devant un si grand homme. L'ordre était exprès : il a fallu s'y rendre sans tarder.

En arrivant, il me fit placer sur un siège à côté du fauteuil qu'il occupait, et aussitôt il me dit :

— J'ai pris des informations sur vous, et l'on m'a dit que vous aviez beaucoup de connaissances de la mer dans les parages sur la traversée et sur les côtes d'Angleterre : dites-moi franchement si l'on ne m'a pas trompé.

Je lui dis :

— Sire, je ne vous dirai pas que je n'ai pas de connaissances, je mentirai ; ayant parcouru ces côtes-là à la pêche, étant jeune, et ayant été acheter du poisson aux harengs (?) pour embaiter nos hameçons, pour pêcher des raies, nous

(1) Cf. les *Notes* de J.-O. Fourmentin.

allions même nous chauffer au feu du phare avec la permission du gardien.

Alors il me demanda un détail des bancs. Je lui expliquai les moyens à employer pour celui du Rambret et ceux qui paraissent le plus dangereux.

Pour s'échouer, je lui dis qu'il fallait toujours prendre la mer haute, quand elle commençait à baisser, parce que, de cette manière, on passait par-dessus tous les bancs et l'on échouait à franche terre, seul moyen de débarquer facilement. Il m'adressa ensuite une foule d'autres questions auxquelles je répondis.

Enfin, il me fit entrevoir que la division anglaise qui se trouvait en vue de Boulogne était un très grand obstacle. Je lui dis :

— Sire, tant qu'à cette division, elle ne doit pas vous inquiéter : en saisissant bien le moment, vous pouvez l'enfermer à la clef, et tenir la clef dans votre poche.

Il pensait que je plaisantais, car il me dit en me tutoyant (c'était la première fois) :

— Est-ce que tu plaisantes ?

Je lui dis que je serais mille fois fâché de plaisanter avec mon empereur, et que j'allais lui expliquer mes idées. Là-dessus, il dit à son valet de faire sortir tous ceux qui étaient là, de ne laisser entrer personne, pas même dans la place à côté, et de n'ouvrir que dans une circonstance extraordinaire, surtout en prévenant, car il voulait être absolument seul, avec moi, pour connaître le plan que j'allais lui communiquer.

Je lui dis :

— Sire, il arrive dix fois dans un an, et particulièrement en hiver, le vent commence par le sud pour venir mauvais temps; il vient gros vent Sud et Sud-Ouest : la division anglaise qui est là n'y peut tenir, s'en va se mettre à l'abri dans la rade des Dunes, qui est une rade faite à entonnoir ; on y entre par l'entrée la plus étroite, et là les Anglais sont tranquilles, car ils ne craignent aucune descente pendant le

mauvais temps. Tous les navires armés des environs sont en rade là. Pour faire la descente, il faut que les préparatifs se fassent dans les mauvais temps, parce que du Sud, le vent saute à l'Ouest, au Nord-Ouest ou au Nord.

Chez nous, il y a un proverbe qui n'a jamais menti, et qui dit : « Vent du Nord, perdu, va le chercher au sud, pour revenir au mauvais temps de nouveau. » Pendant que tout est calme et tranquille dans les Dunes, vous, qui avez tout à bord, vous profitez de ce vent du Sud, qui est vent arrière, pour aller faire votre échoûment, qui va durer quatre heures environ. Vous ne trouverez personne qui puisse gêner. Quand on apprendra que vous êtes passé, il sera un peu tard et vous serez échoué.

L'Empereur me dit qu'il était très content de mes renseignements, mais qu'il voyait encore un inconvénient.

— J'aurai encore besoin de monde, m'a-t-il dit, pour fortifier l'armée française.

Je lui fis remarquer qu'on pouvait encore couvrir cet obstacle en faisant venir 25 ou 30 corsaires à Boulogne, en faisant construire pour ces hommes chacun un *tope-bottes* (top boat), espèces de galets plats qui pussent contenir environ 200 hommes chacun.

Ils partiront de mauvais temps, ils iront à la côte d'Angleterre ; là, ils trouveront sans doute quelques navires armés qu'ils éviteront, parce que les navires armés ont toujours toutes les voiles dehors, et le corsaire qui va à petite voile quand il approche les côtes d'Angleterre, et surtout quand il voit un navire, il va à petite voile, voit la route du navire et l'évite, parce qu'il découvre tout ce qu'il est, tandis que lui, on ne le voit pas. Après avoir ainsi manœuvré et avoir évité ce navire, il hisse toutes ses voiles dehors, et, approchant la terre, il met tous ses hommes dans des canots préparés à l'avance, et il s'échoue.

Sur ces observations, il me dit qu'il pouvait y avoir quelques corsaires de pris :

— Oui, sans doute, lui ai-je dit, mais rarement cepen-

dant, parce qu'un corsaire qui fait la course pour son compte doit approcher tous les navires pour savoir ce qu'ils font, et si ce sont des navires marchands ou des navires de guerre. Si un corsaire tombe à un navire de guerre et qu'il n'a pas la marche, il peut être pris. Mais ce cas-ci est tout différent : il faut faire tout mauvais, éviter tout pour faire son expédition.

Après cette dernière explication, l'Empereur me dit :

— Savez-vous qu'il y a longtemps que nous nous entretenons ?

En regardant sa montre, il me dit qu'il y avait une heure 23 minutes.

— Je suis très content de vos renseignements, et je vois bien qu'on ne m'a pas trompé. J'en ai la preuve certaine aujourd'hui.

En terminant, il me dit :

— J'aurai besoin de vous.

Sitôt je lui ai répondu que j'étais tout entier à ses ordres quand le besoin l'exigerait. Ensuite, il me prend la main et appelle un capitaine de frégate, M. Bihart.

— Conduisez, lui dit-il, M. Broquant chez lui.

C'est ainsi que nous nous quittâmes.

M. Coquet, qui était resté à la porte, dit à M. Bihart qu'il m'aurait reconduit ; celui-ci dit qu'il voulait exécuter les ordres qu'il avait reçus, et il vint jusque chez moi.

En me quittant, l'empereur me serra de nouveau la main, en me disant d'être discret sur cette entrevue.

Dans ce récit un peu fruste, mais si vivant et si évocateur, Broquant, à son insu, se révèle avec une naïve candeur ; son âme simple et droite se dévoile encore lorsqu'il conte comment il fut question de le décorer de la Légion d'honneur.

Le 6 août 1804 eut lieu, au camp de Boulogne, la première distribution de croix à l'armée. Napoléon

n'eut garde d'oublier les marins; voici comment les choses se passèrent à l'égard de Broquant :

Le capitaine de vaisseau P. Pévrieux était à la tête de la commission nommée par Napoléon pour dresser la liste des croix à accorder aux gens de mer. Il voulut nommer Broquant chevalier; ce dernier refusa. On lui demanda si c'était par raison politique. Il répondit qu'il aimait l'Empereur, mais que M. Pévrieux demeurant dans la même maison que lui, depuis son arrivée à Boulogne, il ne pouvait accepter.

L'affaire vint aux oreilles de l'amiral Bruix, qui fit appeler Broquant, s'entretint avec lui, et, lorqu'il sut le véritable motif de son refus, il le força à l'embrasser et à accepter la croix de sa main.

A la fin de l'année 1804, il reprend la mer à bord de *la Raccrocheuse n° 2*, *la Grande Raccrocheuse ;* il navigue en compagnie du *Wimeux*, capitaine Pollet, et tous deux s'emparent de *l'Anna-Maria*, vendue 83.382 fr. 63, du *Menager*, vendu 18.266 fr. 27, et de *l'Equilatéral*, vendu 27.956 fr. 27.

La croisière s'annonçait bien : malheureusement Broquant est fait prisonnier, et passe sept années en Angleterre (1804 à 1811).

Monté sur *la Raccrocheuse*, il était sorti de Calais où l'armement du corsaire s'était effectué, et, après quelques jours de croisière, il avait fait plusieurs prises assez importantes, dont une était un brick de 400 tonneaux chargé de toiles de Russie.

C'était l'an XII de la République. Le corsaire, qui avait souvent été poursuivi par des navires de guerre ennemis, n'avait jamais été atteint dans ses courses aventureuses. Enfin, le 10 décembre, *la Raccrocheuse* fut surprise par un calme profond, aux côtes d'Angleterre, près du Tieff. Au

point du jour, elle se trouva être dans les eaux de la frégate anglaise *la Favorite*, qu'elle ne put éviter, et, cette fois, le sort de la guerre, devant un pareil ennemi, obligea nos marins courageux de subir la loi du plus fort, ainsi qu'à tant d'autres eux-mêmes avant l'avaient fait subir.

Mais pour le capitaine Broquant, pour cet homme à qui la liberté était aussi nécessaire que l'air qui fait vivre, une prison militaire était insupportable à son cœur, comme à celui de tant d'autres de ses braves compagnons d'infortune. L'idée que quelques lieues seulement le séparaient de sa patrie, où l'attendaient une épouse, des enfants, sur la terre natale, lui donnait le vertige. Après avoir plus de douze fois tenté de s'évader des prisons de l'intérieur ou des pontons, en y pratiquant des trous, ou autres moyens, malgré l'extrême surveillance dont les prisonniers étaient entourés alors, et, au péril de leurs jours, ils affrontaient les baïonnettes, se jetant même à la nage, pour n'atteindre, au milieu de tant de dangers, à d'autres ressources que de gagner seulement la terre ennemie. Là, bien souvent, ces hommes étaient repris et replongés sur la carlingue, au plus profond du ponton, au *Black-Hole*, ou trou noir, au pain et à l'eau, heureux quand ils n'étaient pas accablés de coups de sabres, laissés sur le sol, sans connaissance, ou tués.

De tant de tentatives d'évasion, nous n'en citerons qu'une. Le capitaine Broquant avait été conduit prisonnier à Liesfield, sous forme de cautionnement. Il parvint, lui troisième, à s'évader de cette prison et arriva à Londres.

Nos déserteurs ne restèrent dans cette ville que le temps nécessaire à leur repos, ils prirent une petite voiture, arrivèrent à Douvres, la nuit, sans trop de mésaventures, et allèrent loger à l'hôtel de la Marine. De crainte d'être reconnus, ils ne sortaient que le soir, et le capitaine Broquant qui ne parlait que sa langue natale, gardait un silence rigoureux : ses compagnons seuls connaissaient l'anglais.

Ils avaient bien remarqué quelques petites embarcations, mais le vent qui soufflait du sud avec une grande violence

mettait obstacle à toute tentative de prendre la mer. Soucieux de ne pas prolonger leur séjour dans cette ville, où ils pensaient être remarqués, ils la quittèrent et allèrent à Hastings à l'hôtel du Cygne. Ils étaient là depuis deux jours, et le vent ayant sauté au Ouest-sud-ouest, avec beau temps, les bateaux qui étaient échoués étaient tous allés faire la pêche, et nos aventuriers remarquèrent qu'il ne restait que quelques barques nommées gatelots, et des double-galets. Cependant, il n'y avait pas à reculer, car une scène nocturne qui avait eu lieu la veille, et qui avait éveillé toute la maison, avait failli les faire découvrir.

Ainsi que nous le disons plus haut, le vent était calmé, nos fugitifs avaient voulu en profiter. Comme ils logeaient tous trois dans la même chambre au premier, dans lequel on arrivait par un couloir intérieur qui était éclairé par une fenêtre donnant sur une cour du logis, dont la muraille était fort haute, et ils n'avaient pas pensé à en mesurer la hauteur, ne croyant pas qu'ils auraient à s'esquiver par ce chemin. Il était urgent de profiter de cette nuit. Broquant fit donc attacher le drap de lit à la fenêtre, et descendit aussi silencieusement que possible dans la cour, cherchant partout quelque chose qui pût le faire arriver au faîte des murs. Par malheur, rien ne se présentait sous sa main ; il allait en suivant la muraille, jusqu'à ce qu'il arrivât près d'un objet qu'il n'avait pas remarqué, et qui lui parut être une baraque adossée au mur. Mais quel était l'hôte qu'elle contenait ? Il n'y avait pas à hésiter cependant : il monte dessus, cherchant le sommet du mur. Dans cet instant, sort un énorme chien de Terre-Neuve qui, furieux, se jette sur celui qui venait troubler son sommeil.

Comment se défendre contre un pareil agresseur, sans autre ressource que ses pieds et ses mains ? Et quoique Broquant était d'une grande force, il ne pouvait espérer avoir raison de cet animal qui, en se jetant sur lui, faisait un vacarme affreux. Celui-ci le repoussait de ses poings et marchait à reculons pour atteindre les draps protecteurs,

et de là, gagner la fenêtre où ses camarades effrayés l'attendaient, ne pouvant lui venir en aide. Il touche enfin les draps et se sert de leur extrémité pour éloigner autant que possible l'animal. Profitant d'un moment il s'élance, s'attache aux draps, mais le chien guettait ses moindres mouvements, se jette sur ses jambes, saisit son pied et s'y attache : les dents étaient entrées dans la botte, et le gros orteil était atteint. L'homme et le chien faisaient crier la toile qui menaçait de se déchirer sous leur poids. Enfin, par un dernier effort, le chien lâche sa proie, et Broquant arrive à la fenêtre, se sauve dans la chambre, pendant que ses camarades remettaient les choses dérangées dans leur état accoutumé.

Il était temps : l'hôte arrivait, suivi de ses domestiques. Nos fugitifs lui dirent qu'il était étrange que, dans sa maison, il se faisait un si grand bruit qui les empêchait de reposer et qu'ils ne pouvaient y rester. L'honnête Anglais balbutia quelques excuses, disant qu'il ne comprenait pas, que ces choses n'arrivaient jamais, etc. Ces derniers eurent l'air d'accueillir ce qu'il disait avec indulgence ; le reste de de la nuit se passa à projeter de nouveaux plans et à panser les plaies de Broquant.

Le lendemain, ce ne fut qu'à la nuit close, et après avoir passé une journée anxieuse, qu'ils sortirent, recommandant à leur hôte de leur tenir prête de l'eau chaude à leur retour. Broquant avait eu soin, avant, de placer sur la cheminée de leur appartement un papier, contenant ce qu'ils supposaient avoir dépensé, ses camarades et lui, dans cette maison.

Une fois dehors de la ville, ils allèrent se cacher dans un cimetière de la ville, jusque ce que la nuit eût tout couvert de ses ombres. Minuit avait sonné, ils quittèrent les tombeaux qui les avaient abrités et se dirigèrent vers le port, ayant chacun un petit paquet sous le bras. Ils ne trouvèrent que quelques gatelots et des double-galets, bien difficiles à mettre à l'eau pour trois hommes, dont l'un était malade. Broquant, en employant toutes ses forces ne

pouvait que soulever le galet : mais il fallait le lancer, le mettre à flot... Ils s'y employaient, quand tout à coup ils virent un homme, portant une lanterne, qui se dirigeait de leur côté. Chacun cherche à l'éviter et court chercher un abri, mais ils avaient été découverts par l'homme, et Broquant, qui avait déposé son paquet dans un des gatelots, cherchait à se cacher dans ses flancs, ou *lof*. Ce fut inutile, l'Anglais lui cria :

— Je vous tiens!

Broquant ne veut pas se rendre, et franchit plusieurs bateaux. Cet homme, d'une taille colossale, le poursuit, l'atteint dans un des bateaux, et, plus fort peut-être que Broquant, le renverse. Une lutte désespérée s'engage ; on se bat à mort. Broquant, avec le courage que donnent le désespoir et le désir de recouvrer sa liberté, parvint à se dégager de ses mains. Encore quelques pas, et il est sauvé!... L'Anglais, irrité d'une pareille résistance de la part d'un Français qu'il considérait comme coupable, et alléché par la récompense accordée à tous ceux qui arrêtaient les déserteurs, le poursuit et l'atteint cette fois sur les cailloux dont la plage est remplie. La lutte s'engage de nouveau, mais Broquant, plus heureux cette fois, est parvenu à tenir l'Anglais sous lui, terrassé, mais non vaincu. La main de fer de celui-ci a saisi Broquant à la gorge, ses doigts, ses ongles lui entraient dans les chairs, il se sentait étouffer, mourir, il n'avait pas trop de toutes ses forces pour retenir son ennemi sous lui. C'en était fait de lui, s'il n'avait trouvé sous sa main un caillou que, haletant, il saisit, et dont il frappa son ennemi de deux coups à la tête. Celui-ci lâcha prise, et Broquant tomba épuisé, évanoui, couvert de sueur et de sang, sur le sol, où son ennemi était peut-être sans vie.

La fraîcheur de la nuit le rendit à la vie ; il essaya de se lever, et se traîna à quelques pas de cette scène qui n'avait eu que le ciel pour témoin. Il ne revit plus ses compagnons de route; il prit son paquet, et, s'aidant d'une perche qu'il

rencontra à quelque distance, il rentre à l'intérieur des terres, en cherchant à s'éloigner, autant que possible, de cette scène de désolation.

Pendant la marche, le jour commençait à poindre, et il put trouver quelques légumes avec lesquels il apaisa sa faim. La neige tombait à gros flocons et couvrait la terre ; il se cacha au milieu des roseaux, espérant que, la nuit suivante, il serait plus heureux. Mais l'éveil avait été donné, et il fut découvert par des cavaliers, qu'il cherchait à éviter, et dont l'un l'atteignit d'un coup de lance. Il fut pris et conduit en prison. Bientôt reconnu pour un prisonnier évadé, il dut comparaître devant le Tribunal, ainsi que ses compagnons qui, comme lui, avaient été arrêtés.

La tournure que prenait cette affaire devenait menaçante : il était accusé d'avoir voulu tuer un Anglais, de l'avoir blessé dangereusement. Cependant, l'Anglais blessé, amené sur une litière devant le tribunal, jouissait de peu de considération dans le pays : il était le dénonciateur des smoglers de sa nation. Il est vrai que ces derniers étaient des fraudeurs, mais, aux yeux des Anglais, un espion, un dénonciateur est toujours méprisable. Cependant Broquant pouvait être condamné, et allait l'être contre le gré des gens honorables du pays, contre le gré aussi du lord juge, dont le père, autrefois prisonnier des Français, n'avait gardé d'eux que des souvenirs d'estime, souvenirs qu'il avait légués à son fils. Mais, pour comble de déception, un interprète, un ex-transfuge, dont le cœur était plein de fiel contre ses compatriotes, aidait encore à ce que la circonstance pouvait prêter de défavorable à l'accusé, et celui-ci allait être condamné, s'il n'eût retiré le bas de laine qui lui servait de cravate, et fait voir son cou plein de cicatrices profondes que lui avait occasionnées l'Anglais, et qui l'avaient fait tomber sans connaissance. Heureusement, un brave citoyen anglais fit intervenir aussi comme témoin le maître de l'hôtel où nos prisonniers avaient logé, et qui déclara que, depuis leur sortie, la nuit, de sa demeure, il

n'avait pas vu reparaître le capitaine accusé non plus que ses compagnons, mais qu'ils lui avaient laissé sur la cheminée de leur chambre, dans un papier, beaucoup plus qu'ils ne lui devaient pour les avoir couchés et nourris plusieurs jours, et que c'étaient de braves gens. La vue du corps tout meurtri du capitaine, son cou dans un état encore effrayant, malgré le temps qui s'était passé depuis la nuit de la lutte, tout parlait en sa faveur, et nos nobles et infortunés compatriotes furent acquittés, mais reconduits en prison sur le ponton *le Glory*, à Chatam.

A quelque temps de là, notre capitaine, qui était complètement rétabli de ses contusions et de ses blessures, fut mandé en témoignage, lui troisième, pour constater l'identité d'un Français que les Anglais avaient fait prisonnier, et qu'ils pensaient être un homme de leur nation. S'il n'avait pas été reconnu par Broquant, Colin Delpierre et Nicolas Fourmentin, il allait être pendu.

Conduits à Dull, pour ce fait, à bord d'un vaisseau qui était là mouillé, et leur déclaration faite, le cutter qui avait amené nos trois hommes avait un petit canot amarré à sa proue; en un clin d'œil, ils se sont entendus... Broquant repasse son couteau. Il est 8 heures du soir, le vaisseau tire le canon du coucher; à la faveur de ce bruit, de la fumée et de l'obscurité, nos trois matelots se laissent glisser, et, s'aidant mutuellement, s'embarquent sur le canot. Broquant coupe la corde qui le retenait au cutter, et nos braves, à l'aide des rames, se dirigent le long de la côte, et s'éloignent du ponton. Le matin, ils avaient perdu la côte anglaise de vue; le vent, qui était au nord-nord-est leur permit de se servir d'un aviron pour mâture. Broquant y attacha la capote blanche qui le recouvrait, et nos trois aventuriers cinglèrent vers la France.

A mi-canal, ils virent un gros brick de guerre anglais qui venait dans leur direction. Ils n'échappèrent à sa vue qu'après avoir tout amené, en se couchant, tremblants d'être découverts, au fond du canot. Le brick qui passait de

très près, n'apercevant que l'esquif, le crut abandonné et ne crut pas devoir s'arrêter pour le ramasser.

Quelques heures après, ils arrivaient au milieu de petits pêcheurs Portelois, qui se trouvaient à une lieue au plus des côtes de Boulogne. Bientôt reconnus, le capitaine Broquant les pria de lui donner une voile, avec laquelle ils prirent terre heureusement dans la petite anse du Portel. Le capitaine Broquant fit présent du canot anglais, avec l'agrément de ses compagnons, Colin Delpierre et Nicolas Fourmentin, au pêcheur du Portel qui lui avait prêté la voile qui accéléra son salut, à la terre natale, après être resté sept années prisonnier des Anglais.

La paix ne tarda pas à être signée.

Broquant recouvre sa liberté en 1811 : ce n'est donc que quatre ans plus tard que la paix est définitivement signée. S'il termine ses *Mémoires* par cette dernière petite phrase, c'est qu'il veut expliquer par la paix son abstention de toute nouvelle croisière de course. En réalité, sitôt rentré à Boulogne, il ne songea qu'à reprendre le commandement d'un corsaire ; ses armateurs en avaient construit un qui n'attendait que lui pour quitter le port. Mais sa femme avait cru le perdre : elle avait souffert sept ans de son absence et connu trop d'angoisses ; elle le conjura de ne plus repartir, et il finit par céder à ses instances.

Nous tenons ces détails de la fille même de Broquant, Mme Delpierre, morte récemment, dans un âge très avancé, à quatre-vingt-onze ans, pour ne pas manquer aux traditions de longévité de la famille.

Mme Delpierre, qui jusqu'à la fin de sa vie conserva sa santé alerte et la tête parfaitement lucide, nous a confié quelques particularités de la captivité de Broquant, négligées par les *Mémoires*.

Elle nous apprit, en passant, que ce terrible corsaire était sujet au mal de mer, chaque fois qu'il recommençait à naviguer après être resté plus d'une semaine à terre. Il fit, nous dit-elle, tout bien compté, dix-neuf tentatives d'évasion. Et elle nous conta la plus « piquante » : les prisonniers, à bord des pontons, s'évertuaient à pratiquer des « trous » dans les flancs de leur prison, à l'insu des gardiens. Ces trous, percés au juger, devaient s'ouvrir entre le niveau de l'eau et le chemin de ronde parcouru nuit et jour par des sentinelles. Il fallait beaucoup de temps, de prudence et d'habileté pour réussir à en ouvrir un dans ces conditions. Aussi leurs auteurs, lorsqu'ils étaient pauvres, plutôt que d'en profiter personnellement, préféraient les vendre fort cher à des compagnons de geôle fortunés. L'utilisation du « trou » comportait bien des aléas : il fallait l'ouvrir par beau temps, mais cependant par une nuit sombre; se glisser dans l'eau silencieusement; nager jusqu'à la côte en évitant de s'enliser dans la vase où tant d'évadés périrent ; puis, une fois à terre, éviter encore d'être repris, jusqu'au jour où on trouvait le moyen de repasser le détroit. Une fois hors du ponton, on était loin d'avoir reconquis sa liberté.

Broquant, qui possédait de l'argent, s'était rendu acquéreur d'un de ces « trous ». Il attendit les circonstances favorables voulues pour l'utiliser. Voici enfin une nuit calme et sans lune ; il ouvre silencieusement son « trou » ; lentement sa tête émerge, puis son buste. Il aspire joyeusement l'air extérieur, lorsque, soudain, il sent une douche tiède lui tomber sur la nuque. La douche provenait d'une sentinelle anglaise en faction juste au-dessus du « trou ». N'en-

tendant pas le bruit de chute d'eau auquel il s'attendait logiquement, le factionnaire se méfie, et, à tout hasard, envoie un coup de baïonnette. Broquant fut atteint, et sa tentative manquée.

Le séjour des prisons anglaises devenait coûteux aux prisonniers riches : Broquant était cautionné pour deux cent mille francs ; il dépensait largement pour son propre compte et, encore plus peut-être pour ses compagnons de captivité, envers lesquels il se montra toujours très généreux. Il se conformait, en agissant ainsi, à sa bonté native, en même temps qu'aux règlements maçonniques. Les francs-maçons, dont il était, furent nombreux au Camp et sur les navires de la Flottille; ceux qui se retrouvaient à bord des pontons anglais y fondaient des loges ; l'exposition maçonnique de Boulogne-sur-mer en 1906 a révélé le règlement de l'une d'elles, *l'Espérance*, à bord du ponton *le Sampson*.

En voici les premiers articles :

Art. Ier. — La R. Loge est instantanément établie à l'ouest du ponton de Sampson dans la rivière Medway près de Chatam en Angleterre, sous le titre distinctif de l'ESPÉRANCE et en vertu du vœu unanime des F. F. fondateurs et de l'acte de fondation du 18e jour du 2e mois de l'an 5811.

Art. II. — Elle se compose des membres actuellement résidents à bord de ce ponton, à cause des difficultés et des inconvénients de la correspondance avec les autres pontons de la rade.

Art. III. — Elle ne reconnaît pour membre de son Att... que les F. F. qu'elle y a reçus, agrégés ou affiliés.

Art. IV. — Chaque membre de la Loge reçu, agrégé ou affilié, prête sur les statuts et règlements, après les avoir signés, l'obligation de les suivre, de ne s'en point écarter et

de les maintenir; de garder le secret inviolable sur nos mystères, de taire tout ce qui se passe en Loge et même aux M. de la Loge qui n'ont pas été présents aux délibérations, s'il a été ordonné de garder le silence sur ce qui a été dit et arrêté.

De ne s'occuper jamais en loge ni directement ni indirectement d'affaires de politique ou de religion.

De pratiquer la bienfaisance et de secourir les malheureux autant que sa fortune le lui permet.

D'apporter toujours en loge l'aménité, la docilité et l'esprit d'égalité nécessaires pour y maintenir l'Union.

De n'y tenir jamais de discours contraires aux bonnes mœurs.

De ne jamais conserver d'inimitié contre ses F. F.

De s'en rapporter pour les affaires *Mac*, aux moyens que la Loge croit devoir employer et à ses décisions.

De ne jamais parler de l'Ordre devant les personnes qui n'en font pas partie; d'être, à cet égard, très circonspect dans ce (illisible) et de n'y conserver aucun papier qui puisse dévoiler les mystères.

De n'assembler jamais de comité *Mac* à moins d'y être autorisé par une délibération expresse de la Loge.

Enfin, de ne partager jamais les travaux des loges irrégulieres, de ne pas communiquer maçonniquement avec les *Mac* irréguliers, et, s'il est obligé de quitter la Loge, de se présenter aussitôt qu'il le pourra à une autre Loge régulière pour y être agrégé.

Ces loges à bord des pontons avaient surtout pour but d'inciter leurs adhérents à se prêter en toutes circonstances et par tous les moyens un mutuel appui : Broquant n'y manqua pas, et ses compagnons profitèrent de sa générosité.

Sa physionomie se complète par le souvenir des actes de courage qu'il accomplit en temps de paix. Il

les a notés sur le même cahier qui contient ses *Mémoires*, sous la rubrique « Sauvetages ».

Un navire américain fait côte sur les bancs du Moulin-Wibert. Broquant, jeune encore, prend un canot pour sauver l'équipage; il chavire et est sauvé. Des Anglais, plus heureux, prirent un grand galet et réussirent.

Un bateau anglais dérive sur les pieux des petites fascines la nuit; Broquant prend un canot, et, avec d'autres, sauve deux hommes restés sur la noix du pieu.

Un bateau commandé par maître Jet est hâlé bas d'un coup de mer dans une basse, et coule vers 10 heures du soir. Broquant prend un bateau pilote avec Desborgnes, Germe et autres. Il y avait trop de mer près des grosses fascines; ils furent démontés de trois avirons et durent rentrer au port. Le lieutenant de port dit à Broquant qu'il était impossible d'y aller. On entendait toujours crier : « Sauve. » Broquant et Desborgnes courent à la baraque rouge (emplacement des bains) où les canots étaient enfermés; ils défoncent la porte avec une pièce de bois, traînent un canot à la mer et le mettent à flot. On ne voyait plus que le devant du navire quand ils l'abordèrent. « Je dis à mes gens d'attraper deux hommes qui se tenaient dans la place du mât du misaine qui était parti, et ce qu'on appelle les braquons; ils avaient les bras passés dessous et s'y tenaient. Nous étions déjà presque pleins d'eau :

— Avez-vous les hommes, dis-je?

— Nous ne pouvons en avoir qu'un, répondent-ils.

Je saute de devant, je monte sur le débris du bateau, j'attrape l'homme dont je fus obligé de casser le bras pour l'avoir. Je leur dis :

— Attrapez, attrapez cet homme!

Je me retourne et le canot était parti. Desborgnes tire un couteau de sa poche et dit à l'équipage qu'il les tuera tous s'ils ne retournent me sauver. Je tenais toujours l'homme et je me tenais avec lui. Enfin, ils reviennent à bord. Alors

je m'embarquai à bord du canot ; le coup de mer vient de suite et je sens le canot chavirer par-dessus. Alors j'allai au fond, je me grapillai au sable, buvant beaucoup d'eau, je fis un dernier effort pour me mettre sur pieds, je fis aller la main et j'attrapai l'air ; j'allais de nouveau au fond, à l'autre lame, sans connaissance. Desborgnes, qui nageait comme un poisson, se jette dans l'eau, replonge plusieurs fois, et finit par m'attraper au fond de l'eau. Il criait, on fit la chaîne et on me hâla à terre. De là *nous prîmes* trois avirons du canot qui avait échoué, on me mit dessus et on me porta dessus. On n'osait pas me mener chez moi, mais chez Mme Coquet. On alla chercher le chirurgien : il en vint deux. Le premier demanda de suite une planche pour me mettre le ventre dessus, et me faire rendre l'eau. Dans un instant, j'eus vomi toute l'eau que j'avais avalée, et j'ai repris de suite connaissance. Broquant reçut des félicitations officielles et demanda pour Desborgnes (maçon) une récompense pécuniaire qu'il obtint.

Le Tonnerre, commandé par Jacques Sauvage, manque l'entrée du port et va à la côte. Le pilote Fournier, avec un bateau, va sauver l'equipage. On avait laissé le mousse Nicolas Gin. Broquant saute dans un canot, lance au mousse une ligne en lui criant :

— Amarre-toi bien ! et le sauve (23 Brumaire, an IX).

Le 26 février 1791, étant à la pêche avec le capitaine Fourmentin, en travers d'Ambleteuse, nous fûmes pris d'un coup de vent terrible. Une galiote de Dunkerque, chargée de morue et d'huile fait un signal de détresse qu'elle allait bas d'eau. Nous fîmes route sur elle. Le capitaine nous prie de lui donner d'un coup trois hommes pour les aider à pomper de l'eau, qu'elle augmentait toujours. Notre maître y consentit et nous l'abordâmes, et je sautai à bord avec le capitaine Denis Fourmentin, l'aîné des frères de notre patron, et un nommé Dubois. Nous vînmes en rade de Boulogne, et là nous mouillâmes une ancre : elle ne tenait pas, nous mouillâmes une seconde ; l'eau augmentait tou-

jours. Nous étions pleins d'eau. Dans un tangage, le câble prend sur un beaupré, et le câble cassa, nous fîmes signal à notre bateau mouillé à terre des bancs du Moulin-Hubert, de venir nous sauver, persuadés qu'il fût venu, parce que son frère aîné était à bord de nous. Aussi, nous sûmes que c'est ce qui l'engagea, car il y avait de grands dangers à courir. Au moment où il vint pour nous aborder, l'autre câble cassa : la galiote vint en travers et nous étions entre deux eaux. Notre bateau a monté à bord de la galiote, et nous avons déroulé au roulis comme si on eût poussé un bateau à bas des chantiers. C'est ce qui fit que nous n'eûmes pas de peine à nous embarquer. Alors, notre patron et l'équipage filent vent arrière sans voile pour chercher un endroit pour faire côte et nous sauver. Nous allâmes échouer à deux lieues de Boulogne en travers de la Barride (?) et il se trouva du monde pour nous secourir en arrivant à terre ; nous vînmes à Boulogne où les autorités et le clergé nous promenèrent dans toute la ville, avec la couronne sur la tête, et nous reçûmes la médaille. La galiote alla se perdre au Portel.

Peu après la paix, Broquant fut nommé maître de port à Boulogne. Lorsqu'il donna sa démission, le 11 octobre 1836, les capitaines, maîtres au cabotage, pilotes et maîtres de bateau, adressèrent une pétition à la Chambre de commerce, priant cette Compagnie de s'employer auprès de lui pour l'engager à ne pas maintenir sa décision.

Et toute la seconde partie de l'existence du corsaire se déroula aussi calme que la première avait été mouvementée. Elle se résume dans l'énumération de ses titres placée en tête de cet article.

Il avait acquis du bien et l'augmenta encore dans le négoce.

Sa fille nous a conté que, vers 1830, il louait une mai-

son lui appartenant aux étrangers venus à Boulogne passer la belle saison. Au plafond de l'une des pièces était suspendue une boussole, souvenir d'un capitaine anglais auquel il avait rendu service au temps de la guerre de course. Un beau jour, un locataire se présente, examine attentivement la boussole, la reconnaît pour sienne : c'était le capitaine anglais; il n'eut de cesse qu'il ne fût conduit auprès de Broquant, et, sitôt en sa présence, il tomba dans ses bras. C'était là un des rares événements de la vie du vieux maître de port. C'en était un encore, lorsqu'il recevait des nouvelles de ses anciens compagnons de captivité, et que la poste lui apportait une lettre. Lisez ce joli billet :

Bénic, le 6 février 1854.

Mon cher monsieur Brocand,

J'ai appris avec le plus grand plaisir de vos bonnes nouvelles par un de mes compatriotes, M. Bailly, vérificateur des douanes dans notre port.

Je me suis réjoui de savoir qu'un de mes anciens compagnons d'infortune dans les odieux pontons d'Angleterre jouissait d'une bonne santé, et d'une position heureuse et fortunée.

Je m'empresserai de communiquer cette bonne nouvelle à notre ami de Misonan qui, lui aussi, se porte à merveille et demeure habituellement à Paris. Il est député de Quimper, dans le Finistère, et pendant les quelques jours qu'il est venu passer avec moi, l'été dernier, nous nous sommes rappelé tous nos anciens camarades et avons beaucoup parlé de vous, car vous devez vous souvenir, mon cher capitaine, que, dans notre ponton, *le Glory*, tout le monde vous aimait beaucoup, et vous appréciait comme vous le méritiez.

J'ai appris que vous vous étiez marié depuis votre retour, moi, je ne me suis pas marié, et ai vécu en famille, avec

mes frères et une sœur, m'occupant d'armements pour Terre-Neuve, de défrichement et d'améliorations.

Nous sommes maintenant bien peu de survivants de tous les prisonniers que maltraitaient tant les Anglais ; aussi, serrons nos rangs, et je prie Dieu qu'il vous conserve en bonne santé pour le bonheur de votre famille.

Adieu, mon cher capitaine, croyez à mon souvenir affectueux et à mon attachement bien sincère.

LOUIS LE SAULNIER ST-JOUAN (1).

Comme tous les survivants de la Grande Epopée, Broquant vieillit parmi ses souvenirs, les évoquant et les contant jusqu'au jour où il les coucha par écrit. La face rase, encadrée de « pattes de lapin », les cheveux rabattus sur les tempes, la tête engoncée dans le faux-col et la haute cravate, la croix de la Légion d'honneur fièrement accrochée au large revers de sa redingote, c'était une figure. Un portrait nous l'a conservée. Un autre reproduit la physionomie de sa femme, Marie-Jeanne Altazin, avec la jupe et le corsage des matelottes, la guimpe blanche de l'ancien costume, les grandes boucles d'oreilles d'or, et le petit bonnet tel que le portent encore aujourd'hui les Porteloises.

A 89 ans, le capitaine Broquant avait perdu la vue : il subit l'opération de la cataracte avec un plein succès. Jusqu'au bout, sa tête resta solide ; il s'éteignit le 23 février 1861, dans sa quatre-vingt-dixième année, aux bras de sa vieille compagne : leur union avait duré 65 ans.

Sa veuve mourut à son tour en 1865, dans sa quatre-vingt-treizième année.

(1) Orig. à M. Jules Bénard.

Ils eurent quatre fils et trois filles, dont l'aînée épousa un Fourmentin, neveu de Jacques-Oudart, le baron Bucaille. L'aîné des fils, Pierre-Frédéric Broquant, fut capitaine au long cours. Le gouvernement français lui confia la mission de fonder un comptoir pour la marine sur la côte de la mer Rouge. Il fut décoré de la Légion d'honneur, de la croix de Malte et de plusieurs ordres étrangers ; il reçut le titre de bey. Nommé consul à Zanzibar, il y mourut le 24 avril 1847, à l'âge de 43 ans.

Un autre fils, Charles, reçut de Napoléon III la croix de la Légion d'honneur, pour avoir inventé le premier métier à tisser les filets de pêche. Il avait fondé à Dunkerque une usine qui a continué à fonctionner en pleine prospérité.

Le frère cadet du capitaine Broquant, Pierre, d'abord maître d'équipage, puis capitaine à bord de bâtiments corsaires, pratiqua également la course avec succès. Le 11 janvier 1809, il fit une prise qui rapporta 1.009.905 fr. 62. Il passa avec succès ses examens de capitaine au long cours; en mars 1812, il commandait *le Furet n° 2*, et, avec Louis Delpierre, commandant *le Bon Génie*, et *le Duc de Dalmatie*, il prit *la Martha*, vendue 68. 598 fr. 16. Il mourut le 24 octobre 1824 à Port-au-Prince (Saint-Domingue) où il avait conduit son navire *les Bons Amis*.

Le deuxième frère de Broquant, Jean-François, fut marin, puis maître d'équipage. Le troisième, enfin, Charles, fit partie du corps des marins de la Garde impériale. Décoré sur le champ de bataille, il mourut des suites de plusieurs blessures reçues pendant la campagne de France.

CHAPITRE V

CHARLES DUNAND

Ses débuts comme chirurgien. — Engagement dans la Marine. — Croisières en course. — Combats. — La campagne de Russie. — Dunand est reçu docteur en médecine. — Retour définitif à Boulogne-sur-mer.

La carrière de Charles Dunand se distingue de celle des autres corsaires. Il a toutefois une communauté d'origine avec Thurot : la chirurgie l'amena à s'embarquer à bord d'un bâtiment de course. Il ne commande pas de navire, bien qu'il y joue, suivant les circonstances, un rôle tout autre que celui de chirurgien : pendant l'action, il prépare activement de la besogne à ses confrères anglais. Il ne s'interrompait de se battre, que pour soigner les blessés de son bord.

Comme beaucoup de Français de sa génération, il vécut une série d'aventures extraordinaires parmi les luttes qui bouleversèrent l'Europe à cette époque. Une curieuse particularité de sa vie prouve en lui une volonté ferme et le vif désir de s'instruire : la course se pratiquait pendant la mauvaise saison ; Dunand, corsaire à Boulogne et à Calais l'hiver, se hâtait, dès que les navires désarmaient pour la belle saison, de regagner Paris, où il continuait et perfectionnait ses études en médecine avec les ressources que lui avait

procurées la course. Il passa ses examens de docteur au retour de la campagne de Russie. Il eut la chance de finir paisiblement au port une existence des plus mouvementées à son début. Il a pris soin de la conter dans un manuscrit qu'il intitule : *Recueil des principales actions de la vie de Charles Dunand*, et que son petit-fils, M. Charles Lebeau, a eu l'heureuse idée d'imprimer, il y a quelques années, mais à un nombre très restreint d'exemplaires, non mis dans le commerce. Nous lui en devons la communication.

Charles Dunand naquit, le 27 mars 1785, à Savigny-en-Revermont, canton de Beaurepaire, sous-préfecture de Louhans, en Saône-et-Loire. Son père possédait des terres, prés et vignes, et une fabrique de poteries. Il jouissait donc d'une certaine aisance. Mais il possédait aussi une famille nombreuse, et chacun de ses enfants dut se chercher une situation sociale. Délicat de santé, atteint de fièvres paludéennes, Dunand ne put se livrer aux rudes travaux de la terre. Son goût le porta vers l'étude de la médecine, qu'il commença à l'hôpital de Louhans. Sa santé s'y raffermit peu à peu. Il quitte bientôt Louhans pour Besançon, où il arrive en 1799, en même temps que les convois qui encombraient la ville des blessés de la bataille de Zurich. Là, il passe douze heures par jour à faire des pansements à l'hôpital Egalité; son habileté lui vaut la direction exclusive d'une salle contenant quarante-trois blessés. Il la garde pendant un an, tout en suivant des cours. Il éprouve alors la nécessité de venir travailler à Paris : il a peu de ressources, et sa grande distraction consiste à aller herboriser le dimanche à la campagne avec M. de Jussieu.

A dix-huit ans, il veut entrer dans la marine. La

guerre vient d'être déclarée à l'Angleterre; il se présente au bureau des officiers de santé, subit un examen sommaire, le lendemain même reçoit un pli l'informant qu'il est invité à se présenter de suite au bureau des officiers de santé de la Marine pour y recevoir sa feuille de route, et partir en poste pour le port de Dunkerque.

Maintenant lui-même va nous conter ses aventures.

1802. — Je m'empressai de répondre à l'invitation (de la Marine) et j'écrivis une note que j'affichai à un des pilliers de l'école de médecine par laquelle je m'informais si, parmi les élèves de l'école, il s'en trouvait de commissionnés pour le port de Dunkerque, je laissai mon adresse.

Dans la journée il se présenta trois officiers pour le même port, Lafargue, Vignardon et Salles; nous fîmes nos dispositions pour partir à pied, car chacun de nous avait quelques dettes à payer avant le départ. Une seule malle suffisait pour nous quatre, elle était petite, encore elle ne fut pas pleine. Nous la mîmes à la diligence pour Dunkerque, où elle arriva avant nous.

Le lendemain matin, chacun un bâton à la main, nous prîmes la route de Senlis. J'avais 18 ans, les autres 20 et 24, mais l'âge heureux! Nous jouissions de quitter une existence mesurée sur notre peu d'aisance; les châteaux en Espagne, les bons mots, les chants, enfin il ne nous manquait plus rien dans le monde.

La journée de voyage commençait très matin, nous courions sur la route, nous sautions les fossés interpellant toutes les personnes que nous rencontrions et, vers midi, nous commandions une omelette au lard pour le déjeuner, ensuite joyeusement en route. Vers le soir la fatigue nous ôtait la voix, nous ne sautions plus les fossés, notre corps était courbé par la fatigue, et l'omelette au lard et deux bolles de bière composaient notre souper. Il était bien

entendu entre nous que, pour voyager de cette manière, nous devions éviter les hôtels apparents.

Nous arrivâmes à Dunkerque le soir du sixième jour.

Notre première visite fut pour aller prendre connaissance du flux et reflux de la mer. Notre ignorance sur le phénomène était complète croyant les mouvements si rapides que nous n'osâmes pas avancer sur la plage dans la crainte d'être entraînés par les flots et surpris de cette immense nappe d'eau. Un marin nous dit en riant : « Vous pouvez avancer sans crainte, elle ne vous emportera pas. »

Nous allâmes chez le chirurgien en chef de la Marine pour nous mettre à ses ordres. Il demanda deux hommes de bonne volonté pour embarquer le soir même. Je m'empressai de me présenter le premier et M. Vignardon fut le second.

J'embarquai sur le bateau plat n° 35, capitaine Lerond, qui mit à la voile à 10 heures du soir. Vers midi, la division composée de trente bateaux se trouvait par le travers de Calais. A deux heures après-midi, par le travers de Gris-Nez, trois gros vaisseaux de guerre anglais nous approchèrent et firent un feu roulant sur nos pauvres bâtiments qui par leur forme peu propre à la marche furent exposés aux boulets ennemis. Ils ne produisirent pas grand dommage, mais du désordre dans la flottille. Nous reçûmes deux boulets dans la coque du navire, nos voiles étaient trouées par les projectiles; comme le vent était bas, nous fûmes obligés de mettre rames dehors. Je fis en cette circonstance preuve d'un vif désir de m'éloigner des boulets en aidant de toutes mes forces les matelots à ramer.

Enfin nous atteignîmes la rade de Boulogne, la côte couverte de batteries de gros calibre protégeait notre mouillage et le calme de la nuit, joint à la fatigue, me procura un sommeil bien tranquille.

Au matin nous entrâmes dans le port. Je trouvai, au débarquement, un confrère qui était déjà à terre depuis deux heures. Il me proposa une tasse de café pour me remettre

du mal de mer qui, malgré l'impression d'une forte canonnade, ne m'avait pas quitté de Dunkerque à Boulogne. Le café où il me conduisit était la première maison où je mis le pied dans cette ville. Cette maison ayant peu après changé de destination fut achetée par un négociant dont j'épousai la fille, elle devint ma propriété, quatorze ans après.

1803-1805. — Je fus pendant deux ans dans le service de santé des bateaux plats sur la cannonnière 239, sur le bateau hôpital n° 2. Mes appointements étaient comme chirurgien de 3e classe de 166 fr. par mois. Mon dévouement à ma famille fit que je donnais 100 fr. par mois à mon jeune frère nommé François, qui désirait aussi vivement étudier la médecine. Il avait reçu une éducation assez complète, il était alors assez facile et permis d'étudier les langues anciennes, chose défendue de mon temps et qui coûtait souvent la tête aux professeurs. Je lui donnai le conseil d'aller de suite à Paris, que là je lui fournirais le moyen de continuer ses études. Sa grande facilité d'apprendre lui fit faire des progrès rapides qui le rendirent capable d'obtenir de l'emploi à Boulogne. M. Caillaud, médecin en chef de la Marine, me conseilla de le faire venir près de moi, qu'il serait de suite commissionné. Il vint, mais le pauvre malheureux portait dans sa constitution le germe de deux maladies mortelles, anévrisme du cœur et phtisie pulmonaire. Il fut obligé de retourner à Louhans, ville que ma mère habitait et où il mourut trois mois après m'avoir quitté.

Je donnais sur mes appointements à ma sœur Pierrette, qui est encore vivante, 15 francs par mois pour sa pension dans le couvent de Louhans. Ainsi je restais avec 51 francs pour mes besoins journaliers, il est vrai que je logeais à bord et vivais avec les rations de l'ordinaire du bord.

1808. — La flottille de Boulogne considérablement diminuée, mes besoins augmentant avec l'âge, je résolus de tenter une carrière plus émouvante, plus exposée aux vives émotions que ma vigoureuse constitution réclamait.

J'embarquai sur le corsaire *les Deux Frères*, capitaine

Lefèvre, armé à Calais, je sollicitai et j'offris ma démission du service de santé dans la flottille.

Les bâtiments corsaires de légère construction, montés par 70 hommes d'équipage, 14 canons de 4, enfin, le bordage d'un pouce d'épaisseur, rendaient la navigation bien pénible. Ils portaient l'effroi parmi les matelots anglais et causaient la ruine du commerce de cette nation. Nos 70 hommes d'équipage se composaient de matelots aguerris, de soldats batailleurs, et d'officiers civils et militaires excellents. Les croisières sur les côtes d'Angleterre avaient lieu la nuit. Toujours sur le qui-vive, épiant les bâtiments marchands ou armés pour les prendre à l'abordage si on est assez fort, ou exposés à être coulés si la mauvaise chance vous dirige sur un bâtiment de guerre. La course, c'est ainsi que l'on nomme cette navigation, dure tout l'hiver, et on désarme vers Avril jusqu'en Novembre où on recommence.

Lors de l'engagement vous recevez 300 fr. d'avance pour chaque officier, puis vous avez à terre 3 fr. par jour.

La première croisière pendant trois mois d'hiver ne me produisit que 1.800 fr., la deuxième également.

J'étais heureux d'avoir de telles sommes qui me permirent l'été d'aller à Paris continuer mes études.

La troisième croisière, qui dura plus longtemps et donna 2.500 fr., fut pour moi sillonnée d'événements.

Pendant l'hiver par le travers de Dieppe, à environ trois heures au large, en aidant à raccourcir la voile par une tempête de sud-ouest, je m'étais imprudemment mis à cheval sur l'écoute pour prendre le dernier ris. Le matelot qui était à la barre tenant le bâtiment vent debout laissa arriver avant que la besogne fut finie; je fus lancé à la mer tout habillé de longues bottes. J'étais assez bon nageur, après un plongeon je revins à la surface. Je demandai des avirons pour me soutenir sur l'eau; on m'en envoya plusieurs avec recommandation de crier pour indiquer ma position. Je plaçai un aviron sous chaque bras et pendant une

heure et demie j'attendis que le bâtiment, par une manœuvre convenable, vint me repêcher.

Le corsaire désarmé, j'avais acquis une certaine célébrité de bon officier de corsaire.

L'armement de *l'Eglé*, capitaine Pollet, se fit à Boulogne. La maréchale Ney fut la marraine. Des officiers de la marine militaire s'y embarquèrent et furent pour moi d'excellents compagnons. Cet hiver-là, nous ne fîmes qu'une petite prise qui me valut environ 2.400 fr., qui furent encore employés, l'été suivant, à continuer mes études à Paris.

Un drame nous attendait sur la rade de Dieppe. Nous étions montés pour attendre la marée pour rentrer dans le port. Une frégate anglaise mouilla non loin de nous et tenta de nous enlever par abordage (1). Elle nous lança deux grandes chaloupes armées et montées par au moins 60 hommes. Elles nous abordèrent à tribord. Notre grande voile, la vergue amenée, divisait en deux obliquement le pont du corsaire. Une plus grande partie de l'équipage se porta à l'avant pour recevoir la chaloupe qui avait abordé la première. Il ne restait à l'arrière pour recevoir la seconde que le capitaine Pollet, le soldat Lescot, de Lyon, et moi. Le capitaine tenait douze pistolets chargés et armés dans son bras gauche ; à cheval sur le bastingage, un pied sur le pont et l'autre dans la chaloupe anglaise : il recevait sur la tête des coups de sabre répétés. Il faisait feu avec les pistolets et les lançait à la tête des Anglais. Lescot armé de son fusil abattait un Anglais à chaque coup, et moi armé d'une hache d'abordage, j'emportai les poignets des Anglais qui voulaient s'aider du bastingage pour aborder et quelquefois des têtes anglaises furent heurtées par mon arme. Enfin, les combattants anglais diminuent, ils s'éloignent de nous entraînés par le courant. Nous eûmes deux tués et six blessés.

(1) A. Mariette a publié le récit de ce même événement dans *l'Almanach de Boulogne* de 1840, pp. 96-98. Il est intéressant de constater qu'il n'y a, entre son récit et celui de Dunand, que d'infimes différences de détail.

En dirigeant notre croisière vers les îles de Jersey et de Guernesey, nous rencontrâmes un brick de 20 canons. Après une canonade et une fusillade d'une heure, nous tentâmes l'abordage, qu'il évita chaque fois. Bien lui en prit, car notre équipage composé d'hommes vigoureux et de 30 soldats, portant tous des noms de guerre, *cœur d'acier*, *bras de fer*, brûlaient du désir d'aborder l'ennemi et nous l'eussions certainement enlevé. Las de nos attaques, il nous abandonna.

En poussant notre croisière jusqu'à l'entrée de la Manche, un jour que la température était chaude, le calme le plus parfait, l'eau si claire à une grande profondeur qu'on voyait les poissons s'ébattant, il me vint dans l'idée de me baigner. J'étais joyeux de remarquer d'énormes poissons à une grande distance de moi quand un être de forme humaine et tout noir vint en plongeant s'élever sous moi me montrant ses dents, les yeux ouverts et les bras étendus. Je fus effrayé, je jetai un cri de détresse et me sentant saisir je portai en cet instant de frayeur un violent coup de poing sur cet être que je crus un habitant de la mer. La douleur qu'il éprouva et le regret de son action, suggérée par un officier, ex-enseigne de la marine militaire, officier à bord, fit qu'il prononça mon nom. Je fus alors rassuré, je gagnai le bord et l'officier fut provoqué de me solder en champ clos cette dangereuse plaisanterie. Nous mouillâmes à l'île de *Bréhat* et là un coup de pistolet échangé entre lui et moi termina l'affaire.

La belle saison et les jours plus longs rendaient la course dangereuse et peu productive. Nous relâchâmes à Cherbourg où nous profitâmes grandement des plaisirs du Carnaval; nous allâmes à Fécamp et ensuite à Calais.

Là, le corsaire désarma et l'équipage se forma en Conseil pour régulariser les pertes et profits (1).

Les trois navires capturés furent vendus 1.800.000

(1) Ces réunions avaient lieu devant le juge de paix. Voir plus haut.

francs. La distribution de cette somme fut ainsi divisée :

Un tiers à l'Etat ;

Un tiers aux armateurs ;

Un tiers à l'équipage.

Ma qualité de chirurgien à bord me donnait droit à quatre parts, mais l'état-major et les marins composant le Conseil me votèrent quatre parts en plus, et comme les parts étaient de 3 200 fr., je reçus 25.600 fr. C'était une fortune pour moi.

Le capitaine Demay, qui venait d'être lieutenant de *l'Eglé* et qui avait pu apprécier mes services à bord, me proposa d'embarquer avec lui comme second sur un corsaire de Dieppe, qu'il commandait, avec 10 parts. Il m'offrait de réunir mes 10 parts aux 12 qui lui revenaient avec 50 0/0 sur les prises. Nous en faisions un bloc et nous devions partager également. Après la croisière, il m'abandonnait le commandement du corsaire. Si j'avais accepté, j'aurais eu 80.000 fr. pour ma part. Demay avait eu l'occasion de m'apprécier dans la croisière que nous venions de faire.

Pendant une violente tempête au milieu de la Manche, non loin de l'île de Wight, nous fûmes chassés par un brick de 18 canons, il cherchait à nous gagner au vent afin de nous tenir constamment sous sa canonade et fusillade. Il était à environ 10 brasses (50 pieds) de notre corsaire les brisants des deux navires se mêlaient. Un officier armé d'un fusil de chasse m'adressait opiniâtrement son feu. Moi avec un fusil de munition je ripostai, mais sans succès, car je le voyais toujours au bout de mon fusil. Enfin il m'adressa une balle qui heurta le haut de mon bras gauche, traversa mes vêtements et ma chemise, et, sortant par le col, toucha le capitaine Pollet placé derrière moi. Il tomba. Nous le portons dans la chambre et là je le pansai. Je remontai sur le pont et là Pollet fils (aujourd'hui capitaine de port à Calais) et moi voyant que nos voiles étaient criblées et la lutte trop inégale nous décidâmes de faire descendre

l'équipage dans la cale avec la recommandation de porter au vent afin de conserver l'équilibre du bâtiment pour ne pas couler à fond.

Demay et moi nous prîmes le gouvernail. Pollet fils assis sur le pont surveillait la grande écoute pour la filer dans le cas où le bâtiment viendrait à sombrer. Demay et moi pendant une heure nous restâmes au gouvernail ; nous étions le point de mire de la fusillade anglaise : les balles pleuvaient sur nous.

Enfin par notre persistance nous parvînmes à nous éloigner du bâtiment ennemi.

Le désarmement terminé à Calais, je revins à Boulogne. J'hésitais à embarquer avec le capitaine Demay, lorsque M. Caillaud, médecin en chef de la Marine, qui s'intéressait vivement à moi, me proposa de reprendre du service en m'offrant son appui pour me faire obtenir le grade de deuxième classe aux appointements de 2.200 fr. par an. Je devais être chargé du service de santé des ouvriers de la marine et chirurgien major des ouvriers militaires du génie commandés par M. Jarrigues, colonel des constructions navales ; les capitaines Tayac, Rigault, de Grenouilly (Rigault de Genouilly), Gilbert, tous hommes du plus grand mérite.

Cette proposition flattait mon amour-propre, je possédai un joli capital qui devait m'aider à obtenir plus tard le titre de docteur en médecine. Ce service, tout en occupant amplement mon temps, ne m'empêcha pas d'entrer dans le monde.

Je fis connaissance de Mlle M..., appartenant à une famille de négociants, et je l'épousai en 1808.

Le mariage n'empêcha pas Dunand d'accompagner son bataillon d'ouvriers militaires à Anvers en 1811, puis, à peine rentré à Boulogne, de partir pour Dantzig prendre le service de santé au 4me équipage de

la Flottille. Il recevait le grade de 1re classe, avec un aide-major et trois lieutenants sous ses ordres.

1812. — Le 18 janvier, il suivit ce corps sur le Niémen, où il rejoignit la Grande Armée, et fut réuni aux marins de la Garde et au corps de pontonniers placés sous les ordres du général Eblé.

Et voilà comment Dunand fit la campagne de Russie. Il assista en bonne place à la bataille de la Moskowa. Entré à Moscou le 14 septembre, il traversa la ville et le Kremlin ; et tandis que les marins établissaient leur bivouac sur une petite place traversée par la route d'Asie, ils aperçurent un convoi russe escorté par des dragons et qui s'éloignait rapidement.

Le Général Eblé nous dit : « Messieurs les officiers montés, courez après ce convoi et tâchez de le prendre. » J'avais une excellente jument de l'île de la Noga (autre affluent de la Vistule) ; nous partîmes onze officiers à fond de train. Ma petite bête, d'une rapidité remarquable, me porta à la tête de la colonne, je dépassai mes compagnons et j'arrivai sur une calèche conduite par un dragon. Je lui portai un coup de pointe d'une épée que j'avais achetée à Calais lors de mon passage par cette ville, la pointe porta sur la bouffleterie et la lame se trouva recourbée sur la coquille. Le dragon, voyant que j'étais désarmé, me porta sur la tempe un coup de sabre court à peu près comme celui de nos fantassins, le sang jaillit abondamment, mais je pressai ma monture de l'éperon et m'approchai du cavalier, je le saisis par le cou, je l'enlevai de cheval et le précipitai à terre en lui indiquant qu'il pouvait se sauver. Je pris la bride du cheval et mis la calèche en travers sur la route. Cette manœuvre arrêta le convoi, la troupe qui l'escortait, effrayée par l'arrivée de mes camarades, prit la fuite et le convoi, chargé de provisions et d'habillements militaires, fut ramené à notre campement. Le général Eblé me dit : « Doc-

leur, pour première récompense gardez la calèche et je demande la croix pour vous ».

Malgré cette promesse, Dunand ne fut décoré qu'un peu plus tard.

On voit, par ce trait, que les marins, et même leurs médecins, se conduisaient aussi bravement à terre que sur mer. Ils rendirent à la Grande Armée les plus précieux services. Ils n'ont pas oublié cette glorieuse tradition terrienne lors du dernier siège de Paris.

Moscou flambe. Dunand, en passant par le Kremlin, entre à l'arsenal et échange sa mauvaise épée contre une excellente. Le 18 octobre, la retraite commence. Et c'est la succession des douloureuses étapes, Maloiaroslawetz, Viazma, Smolensk, Krasnoë, Orska, la Bérésina, Vilna, Grunbina. Le 4e équipage de la Flottille regagne Dantzig; il comptait 1.500 hommes au départ, il en compte 15 au retour!

Dunand est autorisé à rentrer à Paris. Il retourne aussitôt à l'Ecole de Médecine, et, le 13 décembre, se fait recevoir Docteur en médecine.

A ce moment, le contre-amiral comte Baste, nommé général du 2e régiment des Marins de la Garde, obtient pour lui le grade de chirurgien-major de ce régiment. Mais Dunand apprend que M. Malgant, le praticien le plus en vogue à Boulogne-sur-mer, vient de mourir; il pense à en reprendre la clientèle. « Je fis part de mon projet au général, qui l'approuva. Il me dit que les affaires publiques prenant une marche sombre je ferais mieux de me rendre près de ma femme et de mon fils pour remplacer le chirurgien qui venait de mourir. »

Dunand n'avait pas vingt-huit ans. Il avait pris sa

part des « grandes choses » qui s'étaient accomplies pendant la période épique de notre histoire moderne. Il avait conquis concurremment ses grades universitaires et ses galons de chirurgien-major, en même temps qu'une certaine aisance. Il continua une vie si glorieusement commencée en exerçant avec succès sa profession de médecin jusqu'à sa mort, survenue en 1864; il avait près de quatre-vingts ans.

CHAPITRE VI

LES FOURMENTIN

Une famille de corsaires : les quatre frères Fourmentin. — Le Baron Bucaille. — Ses *Notes*. — Ses débuts dans la Marine de guerre. — Premières croisières en course. — Prise de la canonnière *le Growler*. — Succès divers. — Mission du Gouvernement : surveillance d'un nid de contrebandiers, le port de Flessingue. — Mort de Denis Fourmentin. — La Flottille : le rôle de Bucaille ; échec des attaques de lord Nelson. — Croisière sur la mer du Nord. — La distribution des croix de la Légion d'honneur. — Mission du Maréchal Soult. — Matchs et duels. — Série de combats. — Entrevue avec Napoléon : questionnaire de l'Empereur. — Dernière croisière sur *l'Etoile*.

Le héros légendaire de la guerre de course à Boulogne, celui dont le nom est resté le plus populaire, sur le compte de qui les anecdotes continuent à circuler de bouche en bouche, et de génération en génération, et dont les exploits furent transportés à la scène, est le fameux baron Bucaille.

Il ne s'appelait pas Bucaille, et il n'était pas baron ; mais la tradition a été plus forte que les données de l'état-civil et de la chancellerie, et la rue destinée à commémorer son souvenir s'appelle bien : « rue du Baron Bucaille », de par une décision motivée du Conseil municipal, qui, avec juste raison, a consacré la tradition. La légende l'a emporté sur l'Histoire !

En réalité, Bucaille était le surnom de Jacques-Oudart Fourmentin ; quant à son titre de baron, il

demeura à l'état de promesse, dont les derniers événements de la période impériale empêchèrent la réalisation. Toutefois, au cours de sa carrière de corsaire, pendant laquelle il opéra quatre-vingt-dix-neuf prises ramenées dans des ports de France, et plus de soixante qui retombèrent aux mains des Anglais, J.-O. Fourmentin reçut deux pistolets d'honneur, un sabre d'honneur, la croix de la Légion d'honneur, et la dignité de *Chevalier de l'Empire*, dont le titre fut signé par Napoléon à son quartier général impérial d'Ebersdorf, le 7 mai 1809. Les armoiries qui ornent la colonne surmontant la tombe du corsaire ne sont donc pas vaines, et le titre les décrit ainsi : « d'azur, au chevron de gueules du tiers de l'écu, chargé au sommet du signe de Chevalier, accompagné en chef de deux haches d'abordage d'argent montées d'or, et en pointe d'un vaisseau d'or portant pavillon français, et soutenu d'une mer de sinople. » Et le texte ajoute : « livrée : les couleurs de l'écu, le vert en bordure seulement. »

M. Albert Fourmentin, arrière-petit-fils du baron Bucaille, et sa famille, ont bien voulu nous communiquer les documents qu'ils possèdent à son sujet. Le plus important est un manuscrit de *Notes*. Le fils aîné de J.-O. Fourmentin, de son vivant même, a recueilli et redigé ces *Notes*, suivant les indications de son père pour ce qui le concerne personnellement, et, pour certains faits d'ordre général, comme l'attaque de la flottille par Nelson, utilisant *l'Histoire de Boulogne* de Bertrand, et les *Chroniques de la Marine Française* (1), mais en rectifiant les points

(1) Jules Leconte et Fulgence Girard, *Chroniques de la Marine fran-*

de détail qui ne concordaient pas exactement avec les souvenirs de Bucaille. Le manuscrit a donc la valeur de Mémoires. Nous en avons contrôlé l'exactitude parfaite sur les documents officiels du Greffe du Tribunal de commerce de Boulogne. Les souvenirs de Bucaille ne l'ont trahi que sur des points de minime importance : il ne commandait pas le premier corsaire sur lequel il s'est embarqué ; la représentation théâtrale qu'il indique comme ayant été donnée à la suite d'un sauvetage le fut, en réalité, après l'affaire du *Growler;* il ne s'est plus rappelé le nom de son premier armateur, ni la date exacte de la fin de sa course. Et c'est tout. Le reste est rigoureusement exact.

Le style des *Notes* est bien « de son temps » ; le récit n'en a que plus de charme. Si J.-O. Fourmentin avait été plus lettré, c'est certainement sous cette forme qu'il aurait, de sa propre main, rédigé ses Mémoires, sauf, évidemment, l'abondance d'épithètes élogieuses décernées par une ardente piété filiale. Mais il maniait beaucoup mieux la hache d'abordage que la plume : il fut souvent intéressé dans des courses et toujours, sa femme signe à sa place. Lorsqu'il lui fallait apposer lui-même sa griffe au bas d'un acte, c'était toute une affaire ; le clerc de notaire qui eut l'occasion d'en soumettre à sa signature, nous a conté que, la première fois, Fourmentin se présenta avec une main emmaillottée... la main droite ! Et par la suite, il demandait toujours à son notaire : « Z' peux-t-il signer ? » avant de se décider à le faire. Il ne manquait pas d'esprit pour cela. Quand il esca-

çaise (1789-1830). Paris, 1836-1837. 5 vol. in-8. Jules Leconte était Boulonnais d'origine.

ladait la côte de Saint-Martin-lès-Boulogne, sur le dos d'un cheval où il se trouvait beaucoup moins en équilibre que sur le pont de son navire par les plus gros temps, il gémissait gaîment sur l'impossibilité de jeter l'ancre, afin de rendre sa monture plus stable. Il était doué de qualités intellectuelles de premier ordre, une décision, un à-propos surprenants dans les circonstances les plus critiques, un esprit fertile en ressources, une énergie extraordinaire qui lui donnaient sur ses hommes un ascendant moral absolu ; quant à sa puissance d'observation, elle est suffisamment démontrée par les qualités nautiques qu'il déploya : l'Empereur y accordait une telle confiance qu'il l'avait désigné pour le transporter en Angleterre sur *l'Adolphe*. Fourmentin constitue une preuve irréfutable à l'appui de la loi de constance intellectuelle, formulée par M. Remy de Gourmont (1).

Il lui fallait cette valeur propre pour accomplir les traits d'audace extrordinaires dont il était coutumier, et dont voici un exemple topique : je le raconte tel que la tradition de famille l'a conservé.

Un soir, plusieurs capitaines de corsaires dînaient ensemble ; un gigot fut servi, et une discussion s'éleva sur la question de savoir si le mouton français est de qualité supérieure ou inférieure à celle du mouton

(1) C'est le lieu de constater que les fils des principaux corsaires, devinrent des hommes remarquables à divers titres. Voici des exemples : le fils aîné de Bucaille, Jean-Marie Fourmentin, fut un chimiste distingué et député en 1848 ; les deux fils de Duchenne furent l'un, le docteur Duchenne, de Boulogne, qui inventa l'électrothérapie l'autre Mgr Adolphe Duchenne, qui aida Marianne-Toute-Seule à fonder le premier établissement hospitalier à Berck ; l'aîné des fils de Broquant mourut bey et consul de France à Zanzibar, un autre fut décoré pour avoir inventé le premier métier à tisser les filets de pêche ; enfin le fils de Sauvage-Clarté fut Frédéric Sauvage, inventeur de l'hélice appliquée à la navigation, du physionomètre, du soufflet hydraulique, etc...

anglais. J.-O. Fourmentin déclare que le seul moyen de trancher la question est de la juger pièces sur table ; on avait les moutons français ; il ne manquait que les moutons anglais : il se charge d'aller en chercher. Il se rend sur-le-champ à l'entrée du port, au coin Menteur (le nom est resté) ; suivant sa coutume, il rappelle les hommes de son équipage en tapant avec un marteau sur le fond d'une casserole. Il met à la voile, débarque en pleine nuit sur la côte anglaise, s'empare d'un poste de douaniers, et ligote les hommes du poste, sauf six, auxquels il ordonne, pistolet au poing, de le conduire au plus prochain parc à moutons. Il choisit les six plus beaux du troupeau, les charge sur le dos des six douaniers, et les fait transporter à son bord. Il donne une bouteille de rhum aux porteurs involontaires pour les remercier de leur peine, et fait aussitôt route sur France. Parti avec le flot, il revient avec le flot... et les moutons demandés, dont ses collègues et lui furent à même d'apprécier et de comparer la saveur, en toute connaissance de cause.

Jacques-Oudart Fourmentin appartenait à une vieille souche de marins boulonnais. Un Claude Frumentin figure au rôle de l'Inscription maritime du 4 novembre 1671. Denis Fourmentin possédait deux barques de pêche en 1753 (1), et périt en mer en 1772. De sa femme, Marguerite Altazin, il eut quatre fils : Denis, l'aîné, né en 1760, tué à bord de son navire *le Furet* en 1799 ; Jacques-Oudart, dit Bucaille, né le 20 février 1764 ; Nicolas, et Jean, dit Dejean. Les deux cadets servirent généralement en qualité de seconds

(1) A. D. Boulogne, *Reg. aud.*

sous les deux aînés; ils commandèrent à leur tour quand Denis fut tué et quand Jacques-Oudart eut cessé de faire la course. L'union la plus étroite ne cessa jamais de régner entre les quatre frères. Nombreuses sont les croisières que Denis et Jacques-Oudart firent de conserve : ils réglaient par avance la répartition de leurs parts de prises par acte notarié. Lorsque Denis fut ramené chez lui, blessé à mort, il demanda à son frère de le venger. « Min frère, z' te vinzerai ! », dit Bucaille, qui lui tenait la main et pleurait à chaudes larmes. La scène, contée par les *Notes*, l'était de façon identique par M. Cornu poulieur, plus tard conservateur du Musée, et qui en avait été témoin.

Jacques-Oudart fut d'abord mousse, puis matelot dans la marine royale. Il pratiquait la pêche quand la Révolution éclata. Voici le tracé de son existence, d'après le relevé de ses états de services aux Archives de la Marine, et aux Archives du Greffe du Tribunal de Commerce.

Matelot à 21 francs faisant fonctions de contre-maître sur le corsaire *l'Egalité*, du 6 au 20 février 1793 ; prisonnier de guerre du 20 février au 13 juillet de la même année. Du 16 avril au 23 novembre 1794, toujours comme matelot à 21 francs faisant fonctions de contre-maître, il accomplit la course du *Soufflleur*. L'année suivante, en la même qualité, il fait les deux courses de *la Brûlante*, du 21 janvier au 16 avril, et du 8 août au 6 septembre.

Le 17 juin, il prend le commandement du *Furet*, armateur Tiesset fils, et fait trois courses : du 17 juin au 13 septembre, du 22 septembre au 15 novembre 1796, et du 7 janvier au 26 mars 1797. Il prend

le Royal Capitaine (12 Thermidor an IV), *la Nancy* (13 fructidor, sloop chargé de vin et de bière, où il jette vingt hommes d'équipage avec J.-B. Pollet comme capitaine de prise, et *l'Union*, de 120 tonneaux (10 Pluviôse an V), chargé d'oranges, avec Charles Pérard comme capitaine de prises.

C'est pendant la deuxième course du *Furet* que se place l'incident suivant :

Le 12 vendémiaire an V, *le Furet*, courant des bordées pendant la nuit, distingua, à travers l'obscurité, un gros brick portant pavillon anglais et armé de six canons au moins.

Le lougre n'hésite pas à l'approcher, et, en façon de salut, il lui envoie quelques boulets; le brick riposte de toute son artillerie, et l'affaire s'engage chaudement. Mais au bout d'une demi-heure de combat, l'Anglais, se voyant serré de près et redoutant l'abordage, cesse le feu et fait signe qu'il amène pavillon.

Aussitôt, par l'ordre de Fourmentin, les artilleurs éteignent leurs mèches, laissent tomber les refouloirs, pendant que les matelots jettent les haches d'abordage pour ne plus songer qu'à la manœuvre. C'était précisément sur quoi leur perfide ennemi avait compté. A l'instant, virant de bord, il envoie au *Furet*, trop confiant, sa double bordée, et lui fait éprouver dans le corps et le gréement d'assez fortes avaries. Puis le brick, remettant toutes voiles dehors, fuit comme l'oiseau de proie qui a su tromper le chasseur, et s'envole à tire d'ailes.

C'est ainsi qu'il put échapper à la poursuite acharnée du *Furet*, qui pendant quatre heures lui donna la chasse jusqu'en vue de la côte anglaise, et sous la protection des canons anglais.

Quelques jours après, Fourmentin recevait cette lettre, l'une des premières qui figure dans ses glorieux états de service :

Il vient de m'être rendu compte, capitaine, de la bravoure avec laquelle vous avez attaqué et poursuivi un navire anglais de force supérieure à la vôtre et dont le capitaine, au mépris de toutes les lois de l'honneur et du vrai courage, a forfait lâchement à sa parole. C'est un trait de perfidie de plus à ajouter à tous ceux qui dégradent journellement ce peuple. Comme son intérêt est son unique mobile, c'est par là qu'il faut le punir en frappant son commerce. Votre valeur me répond du succès de votre vengeance.

Signé : TRUGUET (1).

Le ministre de la Marine ne savait peut-être pas si bien dire.

J.-O. Fourmentin commande ensuite *l'Enjôleur*, armateur Delporte frères, et fait deux courses de conserve avec Denis Fourmentin, commandant *le Furet n° 2*. Tous deux prennent deux cutters, *l'Actif* et *l'Industrie*, vendus net 127. 466 l. 20 s. 6 d. (l'équipage du premier s'était jeté dans le canot, avait coupé l'amarre et gagné la côte anglaise) ; un sloop chargé de grains, *l'Actif*. (Soubitez, capitaine de prise), vendu net 11. 130 fr. 35 ; quatre pêcheurs, vendus 2. 284 fr. 25 ; *le Tom*, vendu 15. 469 fr. 07 ; *le Cheval marin*, vendu 30.397 fr. 48 ; le cutter *la Liberté*, 731 fr. 85 ; *la Dame Elisabeth*, 309. 270 fr. ; quatre smoggleurs, *la Nancy*, *l'Astrakan*, *le Succès* et *le Joseph*, ensemble 6.233 fr. 86 ; *la Jeune Charles* et *la Bonne Elizabeth*, ensemble 162.205 fr. 15 ; *la Bienfaisance*. 96.760 fr. 60 ; *la Maria*, chargée de fer en gueuses, dernier navire d'un convoi ; enfin *la Wohlthätigkeit* (capitaine de prise, Jean-François Palette), armé de

(1) Cf. *Mon.*, an V, n° 11. Le journal ajoute que *le Furet* eut un homme dangereusement blessé.

6 canons de 2 en batterie, d'une paire de pistolets et d'un fusil, mais dont la prise ne fut pas déclarée valable.

De *l'Enjôleur*, Fourmentin passe sur *le Rusé*, armateur Tiesset fils : le relevé de ses états de services n'en porte pas la mention. Les *Notes* nous apprennent qu'il alterna alors ses courses sur l'un et sur l'autre de ces deux corsaires, ce qui explique que A. Mariette (*Almanach de Boulogne*, 1843, p. 92) ait pu confondre en une seule plusieurs courses du *Rusé*, les rapportant toutes à la seconde qui se termina par l'affaire du *Growler*. L'une aurait rapporté, pour trois prises, 69.440 fr., 90.000 fr. et 138.349 fr. La vente du *Growler* à la République Française produisit 90.000 fr. Les Archives du Greffe du Tribunal de commerce ne portent pas trace de ces chiffres, dont A. Mariette n'indique pas la provenance, mais ils semblent concorder avec ce que disent les *Notes*. Quant à l'autre course du *Rusé*, nous en avons trouvé le résultat aux archives départementales (1) ; avec Cary, commandant *l'Unité*, les prises sont : *l'Anna*, de Londres, vendue 98. 285 l. 10 s. 1 d. ; *la Révolution*, 98. 176 l. 10 s. 9 d. ; *l'Aventure*, de Belfast, 499.316 livres 17 s. ; *l'Anna*, de Waterford, 121. 179 l. 13 s. 8 d. ; *la Cambria*, 84. 258 l. 18 s. 3 d. ; et seul : *le Charles*, d'Yarmouth, 66.871 l. 5 s. 9 d.

Nous avons conté cette affaire du *Growler* ; les *Notes* en donnent d'autre part une version très complète. Bucaille y mérita les pistolets d'honneur qui lui furent envoyés par le Directoire. De plus, F. Morand (2) nous a gardé le souvenir d'un épisode

(1) A. D., II, L. *Boulogne*, Corsaires.
(2) *Almanach de Boulogne*, 1852, p. 86.

amusant qui en fut la suite. Ce brillant fait d'armes fut consacré par le théâtre ; il servit de thème à une pièce de circonstance, « le Corsaire Boulonnais », ou le « Capitaine Généreux », dont l'auteur se nommait Champmêlé, et faisait partie de la troupe qui exploitait alors le théâtre de Boulogne, où sa pièce fut représentée deux fois, les 1er et 5 Nivôse an VI.

C'est une de ces compositions dont l'à-propos fait tout le mérite. Le capitaine de la canonnière capturée était amené en scène, blessé et porté sur un brancard ; il proclamait le nom de ses vainqueurs, Bucaille et Duchenne. Voilà tout ce que les contemporains en ont retenu, si nous y ajoutons un fragment de couplet et un épisode de la première représentation qui mérite de ne pas être oublié. Le couplet commençait ainsi :

Qu'on chante Jean-Bart et Duquesne
Vous ne m'en verrez point jaloux :
Je chante Bucaille et Duchenne,
Mon bonheur est bien aussi doux.

Là-dessus les deux héros nommés dans le couplet furent introduits sur la scène, et vinrent occuper une place marquée à la craie, pour recevoir chacun une couronne qui devait descendre des frises sur leur tête. Celle qui était destinée à Duchenne lui arriva exactement ; mais Bucaille sentit la sienne tomber à ses pieds, et put donner lieu de remarquer peut-être, par le sans-façon avec lequel il la ramassa pour se couronner lui-même, que le souvenir de Jean-Bart n'était pas mal à propos rappelé dans l'éloge de nos deux marins.

Le 26 septembre 1798, J.-O. Fourmentin reprend la mer sur *l'Enjôleur*, jusqu'au 15 novembre. Il fait la course avec son frère Denis, commandant *le Furet*. Les armateurs sont Tiesset fils et Delporte frères. A

bord de *l'Enjôleur* se trouvent J.-M. Lefebvre et 37 hommes d'équipage; à bord du *Furet*, T.-D. Lebeau, J.-Fr. Palette, John Robinson et 42 hommes d'équipage. Les prises sont *le Haddock* (armé de cinq fusils dont il ne s'est pas servi, et faisant partie d'un convoi de quatre-vingt-dix bâtiments sortis comme lui de Lisbonne, escortés par deux vaisseaux de ligne et deux navires marchands armés en guerre), chargé de denrées coloniales, vendu 278.434 fr. 19; *l'Hibernia*, 353.379 fr. 79; *la Doris*, 8.016 fr. 75; *la Bienfaisance*, chargée d'eaux-de-vie et de lin, 127.466 l. 20 s. 6 d.

J.-O. Fourmentin est, au retour de cette course, envoyé au Havre comme officier de port; il y reste du 18 décembre 1798 au 13 décembre 1802.

Les états de services portent qu'il navigue ensuite en qualité de maître sur un bâtiment de commerce, *le Succès*, du 14 décembre 1802 au 8 décembre 1803. Il y a là une erreur manifeste, au moins quant à la seconde de ces dates, car, en mai 1803 (du 16 prairial au 7 messidor an XI), Fourmentin commande une course de *l'Impromptu* (armateur Vve Lafoirez Cadet), de 52 pieds 2 pouces de tête en tête, armé de deux pierriers, et portant de 36 à 40 hommes d'équipage. Avec son cadet Nicolas Fourmentin, qui commande *le Voltigeur*, il prend *le Neptune*, chargé de fer et planches, vendu 171.740 fr. 20; *le Hope*, chargé de charbon de terre, vendu 32.339 fr. 30; *l'Automne*, vendu 22.912 fr. 31; *la Flora*, 17.624 fr. 09; *la Vénus* et *le Richard*, deux smoggleurs, ensemble 4.341 fr. 05, et *le Freedom*, 20.370 fr. 55.

On trouve ensuite J.-O. Fourmentin officier de port à Boulogne, du 27 juillet 1804 au 18 octobre 1805;

le 20 octobre, il reprend la mer sur *l'Adolphe* (armateur Merlin-Dubreuil), de 50 pieds de quille, 55 pieds de tête en tête, 13 pieds 6 pouces de baux, 6 pieds de creux sur carlingue et sous pont, portant 14 canons avec 50 à 55 hommes d'équipage. Le général Adréossi figure parmi les intéressés. La course dure jusqu'au 5 février 1806, et rapporte les prises suivantes : *la Vénus*, vendue 28.900 fr. 55 ; *la Mary-Ann*, 14.190 francs 07 ; *le Lisbon Packet*, 254.540 fr. 48 ; *le Basset*, 419.954 fr. 51 ; *la Margueritte*, 84.928 fr. 68 ; *le Friendship*, 228.260 fr. 56 ; *la Paix*, 26.350 fr. 42 ; *le Poisson Volant*, pris d'abord par un corsaire de Bordeaux, délivré par un navire anglais, et repris par Fourmentin ; il fut vendu 148.239 fr. 30 ; *le Prince d'Orange*, 39. 404 fr. 48, et son canot 45 fr. 87, soit au total, pour les neuf prises, une somme de 1.244.814 fr. 94. *Le Moniteur* (1) indique encore la prise de *l'Aid*, 112 tonneaux, cargaison d'orge et farine.

J.-O. Fourmentin accomplit sa dernière course en deux croisières, du 20 octobre 1805 au 13 janvier et au 5 février 1806 (et non 1807, comme l'indiquent les *Notes*), à bord de *l'Etoile* (armateur Merlin-Dubreuil), de 57 pieds de quille, portant 7 canons de 4, 5 de 3, 2 de 2, 2 pierriers de 1, et 65 hommes d'équipage. Jean-Pierre Altazin est second à bord, et Jacques-Nicolas Fourmentin, interprète. Bucaille prend *le Nautilus*, vendu 21.115 fr. 23 ; *l'Edwards*, 47.933 francs 02 ; et, avec *le Voltigeur*, capitaine Nicolas Fourmentin, *le Venter*, vendu 29.107 fr. 53 ; *l'Hellen* (portant 63 hommes d'équipage et 47 livres de balles),

1806, n° 37.

vendue 49.871 fr. 95 ; *les Trois Frères* (L.-T. Hénin, avec *l'Eglé*, s'était joint aux deux Fourmentin pour capturer ce navire), vendu 18.940 fr. 27 ; *le Plymouth* et *la Henriette* (ces derniers d'ap. *Mon.*, 1806, n° 35).

Le relevé des états de services indique que J.-O. Fourmentin navigua encore en qualité de second, du 14 juin 1814 au 11 avril 1815, puis en qualité de capitaine, du 14 juillet 1815 au 19 juillet 1816, et du 20 juillet 1816 au 16 août 1817, sur *le Succès*, bâtiment de commerce.

Il mourut le 10 janvier 1848, à l'âge de 83 ans et 10 mois, dans la maison portant le n° 83 de la rue de l'Ecu, aujourd'hui rue Victor-Hugo ; il en avait jadis fait don à sa femme, en accompagnant le cadeau d'un mot trop pittoresque pour être rapporté ici, mais que les gens du pays connaissent bien. La maison porte une plaque avec la mention suivante : « Le capitaine Bucaille (J.-O. Fourmentin) est mort dans cette maison le 10 janvier 1848. »

Il avait épousé, le 7 décembre 1794, Marie-Jacqueline Delpierre. Il en eut une fille et deux fils, dont l'un, Jean-Marie Fourmentin, chimiste distingué et inventeur de procédés nouveaux, fut élu député du Pas-de-Calais en 1848. Il porte, sur son acte de naissance, le surnom de Bucaille.

Nous avons dit combien la vie des trois frères de Jacques-Oudart avait été mêlée à la sienne. En en retraçant les principaux traits, nous nous efforcerons d'éviter les redites.

Denis Fourmentin commande en l'an V *le Furet* (armateur Tiesset) ; le 10 thermidor, il est hélé à une portée de pistolet par un navire appartenant à un

convoi de cinq voiles ; il répond par une décharge de mousqueterie, aborde et amarine *le Garland*, chargé de charbon de terre. En l'an VI, il commande *les Deux Frères* (armateur Alexandre Adam), de 60 tonneaux ; il s'empare de *la Jane*, brick chargé de terre de pipe, portant 7 hommes d'équipage, armé de 2 pierriers et de 2 fusils ; lors de l'abordage, les coups de feu du corsaire lui tuent un homme et en blessent un autre. Parti de la rade de Dieppe le 24 nivôse à 8 heures du soir, Denis Fourmentin croise vers la côte anglaise et revire en France à 3 heures du matin sans rien rencontrer ; le 25, à 10 heures du matin, il est chassé pendant trois heures par une frégate anglaise ; il lui échappe, croise encore dans le détroit, rencontre un bâtiment auquel il hêle l'ordre de mettre en travers, et, ne recevant pas de réponse, lui envoie deux coups de canon à boulets et une décharge de mousqueterie ; après quoi, il l'aborde et l'amarine : c'était un brick chargé de quincaillerie. Denis Fourmentin prend encore *la Victoire*, brick chargé de charbon, et *l'Aimable Marie*, également chargée de charbon, armée de 2 canons de 2 et de 2 pierriers, sur laquelle Blondin fut capitaine de prise. C'est pendant qu'il commandait *les Deux-Frères* que Denis Fourmentin fut la victime de Janot, limonadier (v. plus haut). En l'an VII, il commande *le Furet* (armateurs Moleux-Crouy et Adam), armé de 4 obusiers de 12. On a lu le récit des courses qu'il fit sur ce corsaire, de conserve avec Jacques-Oudart. Le 5 brumaire, il met à la voile, seul, rencontre *l'Adèle*, capitaine Kilberg, de Calais, et tous deux prennent six pêcheurs anglais, *l'Endeavour*, et *le F. Cap. Seaford*, de Seaford, *le Speedwell*, de Brighton, *le Heering* et *le Succès*, de Hastings, et *la*

Surprise, de Soreham, vendus au total 5.521 l. 98 c. ; tous deux prennent encore *le Macreau*, vendu 2.519 l. 13 c., et *le Hope*, 1.350 l. 31 c. Avec Fauqueux, commandant *les Huit Frères*, Denis Fourmentin s'empare de *l'Adellaer ;* il participe enfin, avec *l'Escamoteur*, commandé par Jean Fourmentin, à la prise du *Patapsco*, qui fut vendu 946.673 l. 24 s. Les comptes de cette course ont été joints par les armateurs à ceux de la course de *l'Escamoteur :* le total se monte à 954.803 l. 45 cent., soit en francs 943.015 fr. 76. Il resta, par suite de transactions avec les propriétaires des prises, 255.032 fr. 92 à répartir ; les intéressés eurent à rendre compte aux armateurs de 11.477 fr. 9, soit 114 fr. 27 par action ou centième d'intérêt. L'équipage reçut, net, 53 305 fr. 15. Le 4 nivôse de ce même an VII, Denis Fourmentin s'attaque, avec Audibert, commandant *le Rusé*, armé de 8 canons de 3, à une corvette anglaise de 18 canons de 18 en batterie, et 4 obusiers de 18 sur le gaillard. Il reçoit pendant le combat deux blessures, dont la seconde fut mortelle (1).

Le troisième frère, Nicolas Fourmentin, commande, du 16 prairial au 17 messidor an XI, la première course du *Voltigeur* (armateurs Delporte Frères et Dupont), de 43 tonneaux, portant 14 canons de 2 et 43 hommes d'équipage, au cours de laquelle il fait sept prises avec Jacques-Oudart sur *l'Impromptu ; le Voltigeur* touche pour sa part 125.294 fr. 24. Le 17 pluviôse an XIII, il commande *l'Adolphe* (armateur Merlin-Dubreuil), et prend *le Georges*, armé de 2 canons, chargé de blé, farine, beurre, fer-blanc, et vendu

(1) Cf. les *Notes* de Bucaille, et, plus loin, la notice consacrée à Audibert.

160.891 fr. 63. Du 16 Brumaire an XIV au 14 janvier 1806, Nicolas Fourmentin commande la 2e course du *Voltigeur*; il porte à son bord Bernard Margollé, enseigne auxiliaire, chargé d'une mission particulière par le maréchal Brune; il prend *le Venter* (avec J.-O. Fourmentin et *l'Etoile*), vendu 29.107 fr. 53, *les Trois Amis* (avec J. Huret et *le Prospère*), vendu 5.196 fr. 71, *les Trois Frères* (avec J.-O. Fourmentin sur *l'Etoile* et L.-T. Hénin sur *l'Eglé*), vendu 18.940 fr. 27, *le Vanroskan*, 47.724 fr. 48; *l'Hellen*, 49.871 fr. 95. Au printemps de 1806, il commande la 3e course du *Voltigeur*, et prend, le 3 février, *le Thomas*, de 90 à 100 tonneaux, chargé de blé, farine et fèves, vendu 36.772 fr. 57, *le Phosphorus*, *le Harisson* sur lest, et, avec Jean Fourmentin sur *l'Adolphe*, *l'Endeavour*, vendu 2.940 fr., et *le Narraton*, 6.964 fr. 91. Enfin, du 11 novembre 1806 au 5 janvier 1807, il commande la 4e course du *Voltigeur*, (mêmes armateurs), pendant laquelle il prend : *la Margaret*, vendue 33.965 fr. 25, *le Kingston*, 159.100 francs 97, et *le Jupiter*, 86.461 fr. 62. Les *Mémoires* de Broquant nous ont appris que tous deux se retrouvèrent sur les pontons anglais, et s'évadèrent de conserve.

Jean Fourmentin, dit Dejean, le dernier des quatre frères, commande *l'Escamoteur* (armateurs Alexandre Adam et Moleux-Crouy), du 5 brumaire au 15 nivôse an VII; il prend *le John Margaret*, vendu 3.404 livres 50 cent., et, avec son frère Denis sur *le Furet*, *le Patapsco*, vendu 946.673 l. 24 cent. Au printemps de 1806, il commande *l'Adolphe* (armateur Merlin-Dubreuil), prend, le 18 février, *l'Eden*, vendu 26.057 francs 06, et *le Narraton* et *l'Endeavour* avec son frère

Nicolas sur *le Voltigeur*. Le 16 novembre 1806, sur *l'Etoile* (armateur Merlin-Dubreuil), il prend *l'Addison*, vendu 1.751 fr. 40.

Au début de l'année 1807, il commande *le Chasseur*, armé à Gravelines par Decarpentry et Debette; il prend *le Maussade*, vendu 19.361 fr. 21, *le Hunter*, 9.146 fr. 45, et (avec Flouest, de St-Valery-en-Caux, sur *l'Espoir*, et Souville, sur *le Glaneur*), *le Robert et Thomas*, chargé de terre de pipe, vendu 2. 737 fr. 35. Du 17 septembre 1808 au 31 janvier 1809, il commande la seule course du *Bucaille* (armateur Merlin-Dubreuil), de 58 pieds quille et 60 tonneaux, portant 9 canons de 4, 2 de 2, 50 fusils, 15 paires de pistolets, 30 sabres, 2 espingoles et 89 hommes d'équipage; une paire de pistolets pour le capitaine coûta 72 fr., et une pour le second 36 fr. Les frais d'armement se montèrent à 64.079 fr. 35. Jean Fourmentin fit à son bord une chute qui nécessita son débarquement à Calais le 24 novembre 1808; il fut remplacé par Gabriel Bourgain. Son second, Nicolas Baillard, débarqua en même temps que lui, et fut remplacé par F.-M. Fourny. Les prises sont : *la Marie*, chargée de bois de construction, vendue 5.075 fr. 43; *le Wolff* (avec *le Rôdeur*, capitaine J.-Gab. Huret), 14.523 fr. 81; *les Quatre Frères*, chargé d'huile de poisson, 227.892 fr.; *la Vrouw Catharina*, 50.195 fr. 25; *le Hesselwood*, 139.085 fr. 96; *le Phénix* (avec le *Père de Famille*, *le Vautour*, *l'Epervier*, *l'Aventurier*, *le Vengeur*, *le Figaro* et *la Vengeance*), pour lequel *le Bucaille* reçut 461 fr. 12; *la Minerve* (avec *la Princesse de Pologne*), dans la vente duquel *le Bucaille* eut pour sa part 472.577 fr. 34; et *l'Engelbush*, vendu 15.302 fr. 81. La course du *Bucaille* rapportait au total 916.744 fr. 94.

On voit que Jean Fourmentin marchait glorieusement sur la trace de ses aînés.

Les papiers contenant les liquidations de courses ont été dispersés à tous les vents et détruits pour la plupart ; sur ceux des archives, les rats ont commencé leur œuvre. Nous n'avons pu, par suite, donner la liste complète de toutes les prises faites par les quatre frères Fourmentin. Nous en avons indiqué assez, cependant, pour prouver qu'ils figurent au premier rang des marins qui s'illustrèrent dans la guerre de course. Cet exposé a pu paraître un peu aride : il contient beaucoup de dates et de chiffres. Il précède toutefois utilement le récit qui va suivre. On y verra ce que fut la course dans les temps modernes, et le rôle complexe joué par les corsaires, en tant que corsaires, en tant qu'officiers de la Flottille, en tant qu'éclaireurs, en tant qu'émissaires chargés par l'Empereur ou ses maréchaux de missions spéciales.

Et au-dessus de tous, d'une audace incroyable, d'une énergie à toute épreuve, d'une bravoure infrangible, d'une intelligence remarquable, vrai type de marin accompli, se dresse à nos yeux le baron Bucaille, qui n'était pas baron, et qui ne s'appelait pas Bucaille, mais qu'il est impossible de désigner autrement.

—

NOTES DE J.-O. FOURMENTIN

RECUEILLIES ET RÉDIGÉES

PAR SON FILS AINÉ (1)

A l'âge de 18 ans, époque à laquelle il fut levé pour servir dans la marine royale, la première destination de J.-O. Fourmentin fut le port de Brest où il fut embarqué sur un navire de l'Etat. Quelques mois après il passa à bord de *l'Eveillé*, vaisseau de 70 qui faisait partie de la division sous les ordres du comte d'Estaing, prête à faire voile pour la côte méridionale de l'Espagne, et qui devait renforcer la flotte qui faisait le siège de Gibraltar.

Cette division était composée de cinq vaisseaux, trois frégates, et de plusieurs autres bâtiments de guerre de moindre importance.

Simple matelot, à bord d'un vaisseau de ligne, au milieu d'un nombreux et vaillant équipage, le mérite de notre jeune marin ne pouvait percer à travers la foule et devait nécessairement rester ignoré, faute d'occasion pour se produire ; mais un incident que le hasard seul amena servit à le mettre en évidence, et à donner au capitaine du vaisseau une grande idée de son habileté à la manœuvre.

Pendant le séjour que fit le vaisseau sur la rade de Cadix, le capitaine eut un jour besoin d'aller à terre et ordonna en conséquence de mettre le grand canot à

(1) Nous donnons l'intégralité du texte concernant le passage de Bucaille dans la marine de guerre, et toute sa carrière de corsaire. Nous avons supprimé certains détails de son existence personnelle n'y ayant pas trait, et dénués d'intérêt.

la mer; l'ordre fut immédiatement exécuté et le canot, en longeant le vaisseau, fila sur l'avant pour recevoir le capitaine et sa suite ; mais au moment de s'embarquer le patron hésita, et prétendit que le vent était trop violent et la mer trop houleuse pour pouvoir gagner la terre. Sur cette assurance, le capitaine, malgré les besoins du service, se détermina à attendre un temps plus favorable. Fourmentin, les bras appuyés sur le bord du vaisseau, s'entretenait sur cet incident avec plusieurs marins de son pays : *Si l'on veut m'embarquer dans le canot*, leur dit-il d'un ton d'assurance, *je réponds d'aller à terre*. Le maître d'équipage, qui, à cet instant, passa derrière lui, entendit ces derniers mots et alla aussitôt trouver le capitaine.

— Il y a, lui dit-il, un homme du bord qui répond d'aller à terre.

— Qui est-il? demanda le capitaine.

— C'est un jeune Boulonnais.

— Faites-le venir, je veux lui parler.

Notre jeune marin, surpris de cet ordre, pensait qu'on ne le faisait appeler que pour lui faire quelque réprimande, ou lui infliger quelque punition ; il s'examinait intérieurement et ne trouvait réellement rien dans sa conduite qui pût mériter le blâme; il parut donc tout troublé devant son capitaine :

— Jeune homme, lui dit cet officier, tu réponds d'aller à terre dans le grand canot ?

— Oui, mon général.

— Eh bien, embarque-toi, je vais donner les ordres nécessaires, tu seras patron à bord.

Fourmentin fit aussitôt ses diligences; il eut soin de faire mettre quelques gueuses en fer dans le canot,

et lorsque tous les canotiers furent à leur poste, et que le capitaine fut embarqué, il ordonna d'appareiller en tenant la barre d'une main et l'écoute de grand-voile roulée autour de l'autre, afin de pouvoir rendre la main et céder à la violence du vent si le bateau se trouvait forcé.

— Prends garde, Fourmentin, lui cria le capitaine, nous sommes forcés, nous allons chavirer.

— N'ayez pas peur, mon général, je tiens la clé dans la main.

Ils arrivèrent ainsi près de la côte et longèrent la terre jusqu'à une petite pointe qui se trouve à l'entrée du port de Cadix. Là, le patron fit amener la voile et gagner le rivage à la rame ; on jeta l'ancre, et quelques marins se mirent dans l'eau jusqu'à la ceinture pour débarquer sur leur dos le capitaine et l'officier qui l'accompagnait.

Au retour de cette petite expédition, le capitaine fit assembler l'équipage et proclama, en présence de tous, J.-O. Fourmentin patron du grand canot :

— Boulonnais, lui dit-il, je ne veux que toi pour patron.

Fourmentin vit bien que la distinction dont le capitaine venait de l'honorer serait pour lui une cause de beaucoup de démêlés, et lui occasionnerait de fréquentes querelles ; car il prévoyait que l'ancien patron, qui était Basque de naissance, soutenu du grand nombre de ses compatriotes qui étaient à bord, ne manquerait pas de le harceler et de chercher l'occasion de se venger. Il en fit l'observation au capitaine, qui lui répondit :

— Ne crains rien, Fourmentin, je te protégerai et

je saurai bien trouver les moyens d'arrêter leurs mauvais desseins, s'ils te veulent du mal.

Fort de l'appui de son chef, notre jeune Boulonnais ne pensait plus à craindre les ennemis que l'esprit de vengeance pouvait lui susciter, lorsqu'un jour, au moment où l'équipage déjeunait sur le pont, un bossman basque vint à lui et lui ordonna d'aller immédiatement balayer l'entrepont :

— Vous vous trompez, répondit tranquillement Fourmentin, ce n'est pas là ma besogne, cherchez un homme accoutumé à ce travail.

— Non, non, reprit le Basque, il faut que tu y ailles immédiatement.

— Je vois, continua Fourmentin d'un air d'assurance, que tu as pris la résolution de m'insulter, mais prends garde à toi, si tu insistes davantage, tu apprendras à connaître ton homme.

Fourmentin était d'un caractère doux et généreux, mais sensible à l'insulte ; il s'irritait contre les mauvais procédés. D'une taille avantageuse, d'un courage intrépide et d'une force de corps extraordinaire, quoiqu'il ne fût âgé que de 19 ans, il ne craignait pas de se mesurer avec les plus forts hommes qui se présentaient.

— Si tu n'obéis pas, ajouta le bossman en colère, je te f...

Notre jeune Boulonnais lui arrache aussitôt le balai des mains, et le renverse d'un coup qu'il lui en donne sur la figure. Le bossman terrassé se relève furieux et lui propose un combat pour un autre moment.

— Non, non, pas pour un autre moment, répliqua Fourmentin, je veux te donner tout de suite ce que tu cherches.

Et le prenant aussitôt par les épaules, il le jeta dans une espèce de cabane, au milieu de pourceaux que l'on engraissait pour servir de nourriture à l'équipage.

On porta plainte au capitaine, qui fit aussitôt appeler son jeune patron :

— Je connais, lui dit-il, toute l'affaire, je sais que ton adversaire a été le provocateur, et quoiqu'il soit ton supérieur, je te pardonne, mais je te défends de te battre ; adresse-moi dorénavant tes plaintes et je saurai te faire rendre justice.

Fourmentin eut encore beaucoup d'autres querelles de ce genre avec l'ancien patron et les autres Basques qui le soutenaient, mais la manière dont il les mena leur ôta pour toujours l'envie de le tourmenter.

A la levée du siège de Gibraltar, le vaisseau *l'Eveillé* fut désigné pour faire partie d'une division composée de 40 vaisseaux, 10 frégates, un grand nombre de plus petits navires de guerre et 300 transports chargés de munitions. Cette division était sur le point de faire voile pour l'Amérique à l'effet de renforcer nos croisières dans ces parages et d'augmenter les forces auxiliaires que la France avait envoyées pour appuyer les Etats-Unis dans la guerre qu'ils soutenaient pour leur indépendance. Mais, peu de temps avant le jour fixé pour l'appareillage, la conclusion de la paix fut annoncée et la flotte reçut l'ordre d'aller désarmer dans les ports de Toulon, Brest et Lorient ; le vaisseau *l'Eveillé* désarma à Rochefort, et l'équipage fut congédié. J.-O. Fourmentin revint à Boulogne et reprit son ancienne profession de pêcheur.

Lorsque s'ouvrirent les hostilités contre l'Angleterre, on proposa à maître Fourmentin le commande-

ment d'un de ces petits corsaires gréé en côtre et qui était prêt à prendre la mer. Notre brave maître reconnut immédiatement la faiblesse et les mauvaises qualités du corsaire qu'on lui proposait de monter, et il hésita longtemps à se rendre à la proposition qui lui était faite ; car il prévoyait bien qu'il n'aurait pas grand succès dans une embarcation si faible, d'une marche si inférieure, et montée d'un mauvais équipage de 36 hommes pris au hasard et mal armés.

Cependant, après avoir considéré que si le moindre succès le favorisait au début de cette première croisière, il pourrait ensuite choisir un bâtiment plus propre à faire la course, qu'il équiperait lui-même d'une manière plus avantageuse et plus conforme à ses vues, il n'hésita plus et consentit à s'embarquer comme capitaine à bord du petit côtre corsaire.

Il partit de Boulogne vers le milieu du mois de février 1793, et fit voile immédiatement pour la côte d'Angleterre, où il s'attendait à rencontrer quelques navires anglais qu'il espérait ramener en France : mais la fortune qui l'accompagna si fidèlement par la suite ne lui fut pas favorable en cette circonstance : à peine atteignait-il la rive ennemie qu'il fut reconnu par une frégate anglaise qui lui donna aussitôt la chasse.

Il n'y avait pour lui aucun moyen de se soustraire à la marche supérieure du chasseur ennemi qui l'atteignit bientôt. Ainsi placé sous la volée d'une frégate de 40 pièces de gros calibre, toute résistance devenait inutile, et n'eût servi qu'à faire anéantir son bâtiment et sacrifier ses hommes sans aucun espoir de salut : il fut donc obligé de se rendre en frémissant comme un lion au milieu de filets qu'il ne peut rompre.

Le lendemain de cette malheureuse rencontre, il fut débarqué à *Deal* avec son équipage, et de là envoyé dans une prison de l'intérieur qu'ils quittèrent bientôt après pour être conduits à *Gaspard-fortune*, village situé à une lieue de Portsmouth.

Un homme d'un caractère aussi actif et aussi entreprenant que notre nouveau capitaine ne pouvait rester longtemps prisonnier sans chercher les moyens de recouvrer la liberté qu'il avait perdue si malheureusement sans pouvoir se défendre; il passait jours et nuits à méditer une évasion; mais il ne voulait pas s'échapper seul, il voulait aussi procurer la liberté à plusieurs de ses compagnons d'infortune, et après deux ou trois mois de captivité, il parvint, avec 6 ou 7 d'entre eux, à quitter pendant la nuit leur misérable prison.

Pourvus d'une certaine provision de pain, ils se mirent immédiatement en marche sans savoir précisément de quel côté ils devaient se diriger. Leur but était de gagner le bord de la mer; mais ils n'avaient point de boussole pour s'orienter, et ils ne pouvaient s'adresser à aucun passant pour demander un chemin vers la côte; ils étaient d'ailleurs pénétrés de l'impossibilité d'échapper pendant le jour aux observations et aux soupçons de ceux qui pourraient les rencontrer; ils ne marchaient donc que la nuit, et, pendant les longues journées du mois de juin, ils se cachaient dans les bois qui se trouvaient sur leur passage. Huit nuits de marche par des chemins détournés les portèrent, à travers mille dangers et après de fréquentes rencontres où ils auraient pu être reconnus, sur la plage d'une petite baie où ils aperçurent, au milieu de l'obscurité de la nuit, une espèce de chau-

mière qu'ils prirent, en voyant la mer, pour une cabane de pêcheurs.

Ils descendirent donc sur le rivage et aperçurent à une petite distance au large une mince embarcation à l'ancre, qu'ils jugèrent être un côtre pêcheur.

A cette vue, ils arrêtèrent aussitôt leur plan de fuite : ils iront abord à la nage et, sans bruit, s'empareront du bateau en obligeant les hommes qui peuvent s'y trouver à passer en France avec eux.

Cependant le capitaine Fourmentin observa que ce bâtiment se trouvant à l'ancre, si près de la terre dans cet endroit écarté, il devait appartenir au maître de la cabane qu'ils avaient aperçue, que les hommes ou une partie des hommes qui le montaient étaient probablement à terre, et qu'ils ne pouvaient descendre à terre sans employer un canot, ce canot devait donc se trouver près de leur habitation.

En conséquence de cette observation, on se mit à la recherche du canot au milieu des ténèbres, dans les environs de la cabane, et on le trouva en effet à une petite distance ; on le poussa le plus doucement possible jusqu'à la mer, et les 7 prisonniers s'y embarquèrent pour se porter sur le petit côtre.

En arrivant, ils franchirent vivement le plat bord et sautèrent sur le pont pour surprendre les hommes qui pouvaient s'y trouver ; mais comme ils n'entendaient aucun bruit, ils fermèrent le capot de chambre, coupèrent le câble et mirent au large, le cap en France.

Dès qu'ils furent à quelque distance en pleine mer, les fugitifs voulurent visiter le petit navire pour s'assurer qu'il n'y avait aucun Anglais à bord ; ils n'y trouvèrent que deux capotes de marin, mais point de

provisions, ce qui les contraria un peu, car, malgré l'économie et l'ordre qu'ils avaient apportés à leurs repas dans les bois, leur approvisionnement de pain était presque épuisé. Cette circonstance ne les frappa que passagèrement; ils sentaient trop de joie de la liberté qu'ils avaient recouvrée pour s' alarmer de ce contretemps; l'espérance de revoir bientôt leur patrie et leur famille fit s'évanouir toute espèce d'inquiétude.

Ce fut le jour de la Saint-Jean que le petit côtre entra dans le port de Fécamp après une traversée de vingt-quatre heures, qu'ils avaient faite sans boussole et dévorés d'une soif ardente.

Nos heureux fugitifs, après avoir fait leur déclaration au bureau de la Marine, s'occupèrent de la vente du côtre sauveur, qui était devenu leur propriété : on leur en offrit 700 fr. ; mais quoique la somme offerte fût au-dessous de la valeur réelle du bateau, ils étaient trop pressés d'en finir pour la refuser : ils la partagèrent entre eux, et se mirent immédiatement en route pour Boulogne, où ils arrivèrent bientôt, au grand étonnement de leurs parents et amis.

Après s'être ainsi échappé des prisons de l'Angleterre, le capitaine Fourmentin passa quelque temps à Boulogne au sein de sa famille, mais il fut bientôt après levé pour servir dans la marine de la République, et embarqué, en qualité de maître d'équipage, sur un côtre de 14 canons, *le Souffleur*, commandé par le capitaine Bouchard.

Ce côtre ainsi que deux autres côtres de la même force, *le Poisson Volant,* capitaine Thurot, et *le Requin*, capitaine Morel, furent expédiés pour croiser sur les côtes d'Islande à l'effet de détruire les pêcheurs anglais et hollandais qui y faisaient la pêche de la

morue, et pour s'emparer des navires de commerce ennemis qu'ils pourraient y rencontrer.

Ces trois côtres quittèrent le port de Dunkerque au mois de mars 1794 et firent voile pour leur destination. On remarquait sur le mât de ces navires, et collée à hauteur d'homme, une espèce d'affiche imprimée en gros caractères portant l'ordre du gouvernement de ne faire aucun prisonnier, et de massacrer tous les hommes qui se trouveraient sur les navires amarinés.

Le capitaine du *Souffleur*, qui connaissait déjà la réputation de son maître d'équipage, sut bientôt distinguer par lui-même l'habileté et le courage du jeune marin; il le consultait souvent en secret, et ses conseils étaient toujours préférés à ceux que pouvaient lui donner les officiers du bord.

Une circonstance que nous allons rapporter montrera jusqu'à quel point allait la confiance extraordinaire que le capitaine avait en lui, et combien cette confiance était méritée.

Le côtre était à la voile faisant route pour atteindre sa destination; depuis quelques jours, la terre de France avait disparu; on apercevait dans le lointain les rochers bleuâtres de la malheureuse Irlande, et d'un autre côté, bien au large, on voyait se dessiner deux masses noires qui paraissaient être des navires bien armés et d'une grande force. Le capitaine indécis ne savait quelle manœuvre adopter: devait-il chercher à éviter les navires en vue, comme étant d'une force de beaucoup supérieure à la sienne, ou devait-il faire voile sur eux pour les attaquer? Les officiers, occupés depuis quelque temps à les reconnaître au moyen de la longue-vue du bord, ne savaient que faire, et décidèrent cependant que c'étaient des navires de guerre

d'une grande force et qu'il était prudent de les éviter.

Le jeune Fourmentin désira avoir la longue-vue pour examiner les navires, mais un des officiers lui répondit brutalement que ce n'était pas là son affaire et qu'il ne l'aurait pas. Sans s'arrêter à cette grossièreté de l'officier, Fourmentin se mit à examiner en silence les navires ennemis avec le seul secours de ses yeux, et malgré la distance où il les voyait, et le manque de longue-vue, il reconnut avec ce coup d'œil sûr, qui contribua tant par la suite à ses succès, non seulement leur manœuvre, mais encore ce qu'ils étaient. Fort de ses observations, il va vers le capitaine sans paraître le chercher et, passant près de lui, il lui dit à voix basse : « Capitaine, vos officiers ont peur ; ce sont des navires marchands, et, si vous les attaquez, dans trois heures ils sont à vous. »

Après une courte conversation avec son maître d'équipage, le capitaine éleva la voix et dit : « Fourmentin, prends la barre et porte droit sur les navires. » Il donna ensuite les ordres nécessaires pour la manœuvre, et, suivant les prévisions de Fourmentin, trois heures après, les deux navires, richement chargés, étaient amarinés.

Malgré l'ordre du gouvernement affiché sur le grand mât, les hommes composant les deux équipages anglais avaient été faits prisonniers : le capitaine Bouchard, quoique d'un caractère sévère et d'une physionomie un peu dure, portait un cœur sensible; il ne pouvait se résoudre à exécuter les ordres barbares qu'il avait reçus et ne savait quel parti prendre relativement aux prisonniers, car sa désobéissance aurait pu être punie de la peine de mort. Il consulta secrète-

ment son conseil ordinaire, J.-O. Fourmentin, qui lui répondit sans hésiter : « Si j'étais le capitaine Bouchard, je conserverais à mon bord les prisonniers, et parmi les pêcheurs que nous allons journellement couler à fond sur la côte, j'en amarinerais un à bord duquel j'embarquerais tous les prisonniers qui trouveraient ainsi leur salut sans vous compromettre; ils passeraient pour morts aux yeux des autorités françaises. Aucun homme du bord ne sera assez barbare pour désapprouver et dénoncer cette conduite; nous combattrons l'ennemi tant qu'il aura les armes à la main, mais aucun de nous ne voudra prêter son bras à un assassinat. » Ce conseil fut suivi, et le capitaine sauva les prisonniers de la manière que nous venons d'exposer, aux applaudissements de tout l'équipage, qui admirait en cette circonstance l'humanité et le courage de son digne chef.

Outre la mission qu'ils avaient de croiser sur les côtes d'Irlande, *le Souffleur* et les deux autres côtres devaient encore aller à la rencontre d'une division de 25 navires de guerre, parmi lesquels on comptait trois frégates et un vaisseau de ligne, qui avaient ordre de passer par le nord de l'Angleterre ; ils devaient fournir à cette division les pilotes qu'ils avaient embarqués à cet effet à Dunkerque : *le Souffleur* en avait 14 à son bord.

Après un certain temps de croisière, pendant lequel ils coulèrent à fond environ cent pêcheurs anglais et hollandais, les trois côtres rencontrèrent la division dont nous venons de parler, et après leur avoir distribué les pilotes qu'ils avaient à leur bord, ils s'attachèrent aux trois frégates en qualité de mouches, suivant les ordres qu'ils avaient reçus.

Peu de temps après, la frégate *la Seine* expédia sa mouche, *le Souffleur*, avec des prisonniers, à Dunkerque, où ce côtre arriva huit mois après l'avoir quitté.

Le Souffleur sortit bientôt de Dunkerque en destination de Cherbourg, mais ayant été obligé de relâcher à Calais, J.-O. Fourmentin y tomba malade; il fut débarqué et envoyé à l'hôpital d'Ardres, pour s'y rétablir ; mais il obtint ensuite la permission d'aller passer sa convalescence à Boulogne, au milieu de sa famille.

Après son entier rétablissement, il fut embarqué sur la canonnière *la Brûlante*, capitaine Fresson, malgré les réclamations du capitaine Bouchard, qui voyait avec peine lui échapper un homme qui était pour lui d'une aussi grande importance.

Le capitaine de *la Brûlante*, à bord de laquelle Fourmentin était alors embarqué, avait pour lui la même estime et la même confiance que le capitaine Bouchard ; c'était un Boulonnais, un compatriote, qui l'avait connu depuis sa tendre enfance et qui connaissait ses talents et son habileté à la mer; aussi n'attaquait-il jamais un port sans le consulter et sans lui confier la barre, si Fourmentin avait jugé l'entrée possible.

Cette confiance qu'il avait en notre jeune marin sauva un jour sa canonnière d'un naufrage inévitable. Trois canonnières faisaient ensemble voile pour entrer dans le port de Dunkerque; *la Brûlante* devait entrer la première, les deux autres devaient la suivre. Le pilote, consulté, ne voyait aucun empêchement et parlait de rentrer très facilement dans le port. Le capitaine Fresson voulut néanmoins, comme à l'ordi-

naire, lorsqu'il y avait quelque danger, confier la barre à Fourmentin. Mais celui-ci lui répondit que par le temps qu'il faisait il lui était impossible de mettre la canonnière dans le port, et que si on le tentait on irait infailliblement à la côte ; sur quoi le capitaine, malgré les assurances positives du pilote, ordonna de virer de bord et de prendre le large. Les deux canonnières qui suivaient voulurent tenter l'entrée du port et se mirent toutes deux à la côte.

Notre habile marin ne devait pas rester longtemps embarqué sur *la Brûlante*, ses capacités l'appelaient à un autre poste.

Pendant une relâche que cette canonnière fit dans le port de Dunkerque, le commissaire de la Marine en ce port reçut l'ordre de faire appeler le maître d'équipage J.-O. Fourmentin, de le congédier et de le diriger sur Boulogne, s'il consentait à prendre le commandement d'un corsaire qui y était en armement.

Dans la lutte acharnée que la France maritime soutenait à cette époque, sinon toujours avec bonheur, mais toujours avec gloire, contre l'énorme puissance navale et les armements formidables de l'Angleterre, les négociants français d'un grand nombre de ports concouraient par leurs nombreux corsaires à faire éprouver au commerce anglais des pertes immenses, qui ruinèrent un grand nombre d'armateurs et de commerçants notables de ce peuple de marchands.

Le gouvernement français, pour encourager les efforts des particuliers contre ces mortels ennemis de la France, avait décrété qu'il n'était pas nécessaire d'être reçu capitaine au long cours, ni même au cabotage, pour commander un corsaire, et que les arma-

teurs pouvaient choisir entre les marins celui qui leur paraissait le plus capable de se mettre à la tête de leur armement : les commissaires de la Marine avaient en outre l'ordre de congédier du service le marin qui aurait été choisi pour commander un corsaire.

C'était donc pour se conformer à ce décret et aux ordres qu'il avait reçus que le commissaire de la Marine au port de Dunkerque fit appeler J.-O. Fourmentin et lui demanda s'il consentait à prendre le commandement du corsaire *le Furet*, en armement au port de Boulogne. Sur la réponse affirmative du jeune marin, le commissaire lui dit qu'il avait reçu l'ordre de le congédier, mais qu'il était utile pour la régularité du service d'obtenir l'autorisation de son capitaine.

— Si cependant votre capitaine, ajouta-t-il, se refusait à vous accorder cette autorisation, je serais obligé de passer outre et de vous congédier sans retard, pour obéir à la loi et suivre les instructions que j'ai reçues.

A peine était-il de retour à la canonnière que le capitaine, qui avait aussi reçu des ordres en conséquence, le fit appeler dans sa chambre et lui dit : « Fourmentin, veux-tu commander en course? » Sur sa réponse affirmative, le capitaine continua : « J'aurais désiré te conserver à mon bord, et c'est avec le plus grand regret que je te vois partir ; mais j'ai reçu l'ordre de te congédier, et tu peux de ce pas aller chez le commissaire qui te donnera les papiers nécessaires pour te rendre à Boulogne. »

Ses préparatifs de départ ne furent pas longs, et il partit le jour même pour se rendre où il était appelé.

A son arrivée à Boulogne, il eut une entrevue avec Mrs Delporte, qui lui proposèrent de vive voix le

commandement du petit lougre qu'ils faisaient armer en course. La force de ce petit bâtiment n'était pas bien grande ; c'était une légère péniche sans pont, garnie de bancs de rameurs, et pouvant border 24 avirons : sa largeur n'était que de 7 pieds 1/2.

Malgré la faiblesse des moyens dont il put disposer avec une aussi frêle embarcation, notre brave marin accepta le commandement qui lui était offert, mais à la condition qu'il aurait le droit de former lui-même son équipage et d'embarquer ses trois frères pour officiers; ce qui lui fut immédiatement accordé.

Il choisit donc, pour monter ce frêle bâtiment, de jeunes marins dont il connaissait la bravoure et l'habileté à la mer, et fit immédiatement toutes ses dispositions pour pouvoir mettre à la mer aussitôt que l'armement serait terminé.

Beaucoup d'anciens capitaines au long cours, dont plusieurs avaient commandé des corsaires pendant la guerre de l'Amérique, voyaient avec jalousie le choix que l'on avait fait pour commander ce premier corsaire; ils disaient que des pêcheurs n'étaient bons que pour prendre du poisson, et qu'on se repentirait bientôt d'avoir choisi des hommes sans expérience de la guerre et du commandement pour s'aventurer contre l'ennemi.

Cependant, avant de quitter le port de Boulogne pour commencer sa première course, J.-O. Fourmentin tint conseil avec ses frères, qui étaient ses officiers, mais qui, étant mariés, avaient des intérêts séparés des siens : il leur expliqua ses vues, son plan de conduite, la manière dont il entendait mener la course.

— Je vais aller droit au but, leur disait-il ; c'est à la côte d'Angleterre que nous devons trouver les navi-

res à attaquer; je prendrai aussi pour principe que les temps calmes ne nous seront pas favorables, et je choisirai de préférence une mer agitée pour couper à la côte d'Angleterre. Tous ces grands parleurs, continua-t-il, en désignant les capitaines, qui semblaient tant le mépriser, n'ont jamais su faire la course, jamais ils n'ont osé attaquer un bâtiment pendant la nuit; s'ils en apercevaient un à l'horizon, ils l'observaient seulement, et si au jour ce navire ne leur avait pas échappé, et lorsqu'ils reconnaissaient qu'il n'y avait rien à craindre, ils l'attaquaient alors ; mais cela leur arrivait rarement, et ils passaient ainsi le temps de leur course à battre la mer sans oser aborder un seul navire. Cette tactique ne me convient pas, je veux aborder les navires anglais de nuit; je veux que ceux que je verrai ne puissent m'échapper quand je les aurai reconnus : c'est là le seul moyen de réussir et de se faire une réputation.

« Je montrerai à ces fameux capitaines comment on doit faire la course, et s'ils l'osent ils m'imiteront. Il ne faut pas de tâtonnage : pendant qu'on calcule avec trop de prudence pour agir trop à coup sûr, l'occasion s'envole et ne revient plus.

« Pensez-y bien, c'est de ma réussite que dépend votre avenir; si je ne réussis pas, vous ne serez jamais capitaines; si, au contraire, la fortune me favorise, vous aurez à choisir entre les nombreux commandements qui vous seront offerts. On sait bien que vous valez tous les trois autant que moi et que notre tactique sera la même. A moins qu'il ne m'arrive un accident, je vous réponds d'un bon nombre de prises. »

Tous ses frères applaudirent à son plan, et il fut décidé que l'on partirait le jour suivant, si le temps

était favorable ; c'est-à-dire s'il faisait une bonne brise de vent.

Le lendemain le vent soufflait avec violence, la mer était agitée ; l'avis de départ de ce corsaire monté par des hommes qui s'étaient fait une réputation de courage et d'habileté pour la manœuvre des navires, avait attiré sur le port une grande partie de la population.

Le corsaire partit au milieu des vivats de la population Boulonnaise réunie sur la jetée ; mais les anciens capitaines dont nous avons parlé, et qui se trouvaient au milieu des groupes, cherchaient encore par leurs sarcasmes à amortir l'enthousiasme qui excitait leur jalousie. « Ces gens-là, disait l'un d'eux aux spectateurs qui l'entouraient, croient qu'il s'agit de prendre du maquereau et qu'il leur faut beaucoup de vent. »

Le lendemain matin, un navire anglais parut à la rade de Calais, avec son pavillon renversé, c'était donc une prise. Mais qui a capturé ce navire ? On sut bientôt que c'était le capitaine Fourmentin, mais qu'un homme du corsaire avait été tué.

« Il en prendra bien d'autres, disaient les marins qui avaient amené la prise, mais il nous fera tuer tous ; » l'abordage avait, en effet, été terrible ; le navire capturé était un charbonnier d'une forte dimension, et l'on sait que les charbonniers sont armés jusqu'aux dents. La force de ce navire consistait moins dans le nombre de ses pièces que dans leur position formidable dans un abordage. Plusieurs canons portant 4 livres de balles étaient montés sur coulisses et pivots, sous le pont, dans la chambre du capitaine, et par ce système d'installation pouvaient balayer de tous côtés ceux qui se trouvaient sur le pont ; mais l'abordage

avait si été vif que l'équipage anglais n'avait pu tirer qu'une seule volée, et avait été aussitôt forcé de se rendre.

Un second navire anglais parut le jour suivant à la rade de Boulogne, portant aussi son pavillon renversé ; il était suivi du corsaire, qui venait reprendre les hommes qui conduisaient les prises, et donner un peu de repos à son équipage fatigué et même effrayé de la vivacité de ces deux actions.

Peu de jours après le corsaire mit à la voile, et rencontra bientôt sur la rive opposée un 3e navire anglais qu'il attaqua vivement pour profiter de l'ardeur de ses hommes, à qui le repos avait donné de nouvelles forces et un nouveau courage.

Le navire ennemi ainsi attaqué à l'improviste se défendit d'abord avec intrépidité; mais après quelques moments de combat, voyant qu'il ne pouvait résister à l'impétuosité des marins Boulonnais ni éviter l'abordage, il profita du voisinage de la côte d'Angleterre pour chercher son salut dans un naufrage et sauver ainsi son équipage. Il échoua en effet sur la côte, et le corsaire se trouva ainsi obligé de renoncer à une capture glorieuse, qui eût pu lui rapporter en même temps un riche butin, car ce navire était un marchand bien armé et pourvu d'un nombreux équipage pour défendre sa cargaison.

Dans cette affaire, le brave Beauvois, qui bientôt après fut choisi pour capitaine de corsaire, reçut une balle dans le bras.

Plusieurs autres navires capturés par *le Furet* arrivèrent bientôt sur les côtes de France, et le nom du capitaine Fourmentin commença alors à devenir célèbre.

Après avoir réparé quelques avaries, le corsaire reprit la mer et cingla, comme à son ordinaire, vers la côte d'Angleterre; mais après avoir vainement parcouru pendant plusieurs jours les lames de la Manche, l'équipage s'ennuyait de ne trouver aucune occasion de se signaler, lorsqu'on découvrit un matin à l'horizon un bâtiment qui fut bientôt reconnu pour un grand sloop anglais; le corsaire courut dessus, mais il n'eut pas longtemps cinglé dans son aire qu'une mâture plus élevée surgissant dans le lointain lui montra les voiles d'un côtre royal derrière la brigantine du paisible caboteur. Cependant, dit l'auteur de ces Chroniques de la Marine française, l'impatience de l'équipage avait été trop vivement excitée par le temps perdu en croisière stérile, pour renoncer au marchand de ballots par la crainte du marchand de boulets; on gouverna donc toujours dessus; la rapidité avec laquelle le vent arrière apportait l'ennemi n'était pourtant pas sans danger pour le corsaire français; lorsqu'il joignit le sloop, le côtre en était à peine séparé lui-même par la distance qu'eussent parcourue ses boulets. La résistance du sloop ne fut pas longue, mais elle suffit pour empêcher *le Furet* d'amariner sa prise; les marins français à peine maîtres du navire furent obligés de l'évacuer pour ne pas rester prisonniers : les Anglais franchissaient les pavois de tribord, lorsqu'eux s'élançaient par le bord opposé sur le corsaire, et filaient au large en faisant de la voile et en emportant leurs prisonniers.

Le côtre ne prit que le temps de jeter quelques hommes à bord du sloop, et s'attacha de suite au sillage du corsaire.

Le capitaine Fourmentin, considérant la force trop

supérieure du côtre anglais, armé de 14 caronades d'un calibre très lourd et qui pouvait, d'une volée, couler à fond sa faible embarcation, ne consulta que le salut de son équipage, en prenant chasse devant ce terrible adversaire; mais il était bien résolu d'enlever le côtre à l'abordage, s'il ne pouvait lui échapper par ses manœuvres et par la rapidité de sa course.

—Soyez tranquilles, disait-il à ses marins, je suis à la barre et s'il y a moyen de lui échapper, nous lui échapperons; mais je *n'amènerai* jamais pour lui; tant que je serai debout sur le pont jamais un côtre ne prendra *le Furet;* s'il nous gagne à la marche nous l'aborderons.

— Nous l'aborderons, répondit l'équipage d'une seule voix.

Mais les habiles et savantes manœuvres du capitaine firent que le corsaire échappa à la poursuite du croiseur anglais. Le sloop ainsi que les six hommes que le côtre avait déposés à son bord furent capturés par *le Poisson volant.*

Après quelques jours de repos, *le Furet* vint croiser en travers du port de Douvres. Ne voyant aux environs aucun navire anglais, le capitaine Fourmentin s'approcha le plus qu'il put de la côte pour ne pas être aperçu du large. La nuit était assez noire, et pendant que l'équipage s'ennuyait de ne point faire de capture, il arriva un petit incident qui vint faire diversion à leur ennui, et qui les amusa et les réjouit beaucoup. En louvoyant le long de la terre, le corsaire vint virer presque contre les jetées du port ennemi et tira en même temps un coup de fusil sur un petit pêcheur qui passait un peu au large de lui et qu'il visita. L'attention des douaniers de terre fut excitée par le bruit de

l'arme, et croyant que c'était un fraudeur qui résistait à un bateau des douanes, ils envoyèrent immédiatement une petite péniche montée de cinq hommes pour porter main forte à leurs camarades; cette petite embarcation, malgré l'obscurité, atteignit bientôt le corsaire, et en l'abordant y grava avec une rouenne l'empreinte d'une patte d'oiseau, suivant la coutume des douaniers lorsqu'ils abordent un contrebandier, en criant à haute voix : « *Stop thee for the king* », « Je t'arrête pour le roi. » Le capitaine Fourmentin, attiré sur l'arrière par le bruit qu'occasionnait l'arrivée de ces ennemis d'un nouveau genre, demanda à l'interprète du bord ce que voulait cette petite péniche.

— Ils vous arrêtent pour le roi, répondit ce dernier.

— Eh bien, dis-leur que moi, je les arrête pour la République.

On s'empara immédiatement des cinq douaniers anglais, qui se doutaient peu qu'ils coucheraient en France la nuit suivante.

Les jours qui suivirent cette petite aventure furent mieux employés par l'équipage du *Furet*, car, dès le lendemain, un brick fut capturé pendant qu'il était mouillé à la pointe de Perrey. Pour ne pas perdre de temps à lever l'ancre, les marins français qui étaient montés à bord coupèrent le câble et firent aussitôt voile pour les côtes de France.

Plusieurs autres bâtiments anglais eurent bientôt le même sort : en quelques jours de croisière, un sloop sortant de Guernesey en destination pour Bilbao était conduit au port de Boulogne ; un brick armé en guerre et en marchandises venait à Dieppe déposer son chargement de charbon, et un sloop chargé de bois

entrait à Calais, portant le pavillon national aux dessus des couleurs britanniques renversées.

Tous les navires capturés par *le Furet* n'arrivèrent pas à bon port; un brick chargé de charbon, et qui n'avait été amariné qu'après une vive résistance, fut repris par un croiseur anglais avant d'atteindre les côtes de France.

L'affaire qui termina la croisière du *Furet* et la première course du capitaine Fourmentin fut désastreuse ; elle ajouta cependant encore à la gloire de cet illustre marin.

Vers la fin de la nuit, un peu avant que le jour commençât à paraître, l'homme en vigie annonça un navire, et malgré son éloignement, le capitaine le reconnut pour un bâtiment marchand et ordonna à l'homme à la barre de porter dessus. Lorsqu'il ne fut plus qu'à une petite distance de l'ennemi, il se mit lui-même à la barre, selon sa coutume lorsqu'il s'agissait d'aborder un navire, afin de ne pas manquer l'abordage et de l'exécuter avec le moins de danger possible. Ce navire était en effet un navire de commerce anglais, mais il portait un bon nombre de canons et un nombreux équipage pour se défendre contre l'attaque des corsaires. En voyant *le Furet* se diriger sur lui avec l'intention de l'aborder, il continua son erre, sans rien changer à sa marche, et attendit qu'il fût à portée pour lui envoyer sa bordée. Le corsaire, au milieu du feu de l'ennemi, s'avançait sans lui riposter ; il voulait l'aborder avec son feu de mousqueterie ; mais les boulets du navire lui coupèrent sa grande étague et la grande voile tomba. Ainsi désemparé et percé à l'eau par 6 boulets, il fut obligé de déborder de peur de couler à fond et d'abandonner le navire. L'eau entrait à

bord de toutes parts, et on eut une peine extrême à réparer un peu les avaries et à s'orienter de manière à pouvoir regagner un port de France.

Le navire anglais, qui avait remarqué l'audacieuse manœuvre du *Furet* et qui craignait un second abordage, força de voile pour s'éloigner promptement du corsaire et regagner des eaux plus sûres.

Dans cette malheureuse affaire, le capitaine Fourmentin eut à regretter un homme tué et plusieurs blessés, et ce ne fut qu'après de grands dangers qu'il parvint, dans l'état de délabrement où se trouvait son bâtiment, à attérer sur la côte de Berck, près d'Etaples, et qu'il put de là regagner le port de Boulogne, où il désarma, au grand contentement de son équipage, qui, tout en admirant le courage, le sang-froid et l'habileté de leur capitaine, étaient épouvantés de l'audace avec laquelle il attaquait les navires ennemis.

Les succès du capitaine Fourmentin donnèrent l'essor aux armements en course dans le port de Boulogne : sa tactique était approuvée par tous les marins sans prévention ; les armateurs choisissaient de préférence et recherchaient même pour commander leurs corsaires, les hommes qui avaient appris à son école le pénible et dangereux métier de la course. Il semblait que tout concourait à ajouter à sa gloire ; les capitaines des nombreux corsaires qui furent bientôt armés pour faire la guerre au commerce anglais imitèrent son exemple, et illustrèrent par leurs succès cette tactique hardie qui était l'objet des railleries de ces anciens routiniers qui n'osèrent jamais l'adopter.

La Manche fut bientôt sillonnée par une multitude de ces lougres audacieux, à l'ardente allure, aux formes élancées, à la marche rapide, que chaque marée

du soir jetait avec la nuit sur la côte d'Angleterre, et que chaque flot du matin ramenait souvent accompagnés de quelques navires ennemis enlevés au commerce anglais.

Tous les capitaines, il est vrai, ne déployèrent pas une valeur égale et des connaissances pratiques aussi étendues ; mais entre ceux qui révélèrent leur nom par l'intrépidité et les succès de leurs courses, le capitaine Fourmentin se distingua toujours au premier rang, et l'on peut dire que c'est à lui que le port de Boulogne doit principalement la célébrité qu'il acquit pendant les guerres de la République et de l'Empire.

Sept de ces anciens capitaines qui avaient fait la course pendant la guerre d'Amérique, et qui critiquaient si ironiquement la tactique du capitaine Fourmentin, voulurent suivre le torrent, et armèrent à leur compte un corsaire à bord duquel ils s'embarquèrent tous, sous le commandement du capitaine Jean Sauvage, l'un d'eux. Ce corsaire ne sortait que de beau temps, et revenait toujours sans avoir abordé un seul navire ennemi ; il avait bien soin, au contraire, d'éviter ceux qu'il rencontrait : aussi les officiers du bord devinrent-ils bientôt à leur tour l'objet des railleries des marins des autres corsaires, qui leur disaient, même en présence de leur capitaine :

— Vous n'en aborderez jamais, vous avez peur.

Lorsque le capitaine Fourmentin eut désarmé *le Furet*, ses armateurs lui proposèrent de faire construire, sous sa direction, pour la saison d'hiver, un nouveau corsaire d'une plus grande force que le premier, et plus capable de résister aux ouragans de la mauvaise saison. Il accepta ces propositions, et ce corsaire fut en effet construit d'après les plans qu'il donna

et nommé *le Rusé* : c'était un lougre armé de 8 canons de 4 et deux de 12, et monté de 75 hommes d'équipage choisis par le capitaine, qui voulut encore avoir ses trois frères pour premiers officiers à son bord.

Lorsque l'armement fut terminé, le capitaine Fourmentin ne voulut point perdre de temps, il lui tardait de mettre à la voile : on était alors à la fin du mois d'octobre 1796, et le jour du départ fut fixé au 1er novembre, si le temps était favorable.

Le matin de ce jour, il ventait bon frais de vent de S.-O. et la mer paraissait fort agitée ; le ciel se couvrait de plus en plus, des nuages sombres s'amoncelaient et le vent soufflait d'heure en heure avec plus de violence ; la mer avait un aspect effrayant à cause des brisants que la force de la tempête faisait rouler à la côte. L'aspect de ces eaux couvertes d'écume inspirait une certaine crainte, une certaine inquiétude même aux marins qui devaient le soir traverser la Manche pour atteindre la côte d'Angleterre.

Le capitaine lui-même hésitait ; car on était alors à *la morte-eau*, où la marée apportait peu d'eau dans le port, ce qui rendait la sortie plus difficile et plus dangereuse.

Considérant cependant que le vent, malgré sa violence, lui était favorable, s'il parvenait à sortir du port et à gagner la pleine mer, et qu'il atteindrait en suite en peu de temps le rivage ennemi, l'impatience qu'il avait de faire connaissance avec quelque navire anglais le détermina, et il donna aussitôt les ordres que la prudence rendait nécessaires pour faciliter la sortie du corsaire dans ces circonstances dangereuses.

Il était six heures du soir quand *le Rusé* appareilla. Malgré la violence du vent, le capitaine ordonna de

déployer beaucoup de voiles; c'était le seul moyen d'opérer heureusement sa sortie du port ; et en effet, au milieu des brisants et des lames énormes qui assaillaient le bâtiment, il était parvenu jusqu'à la pleine mer, lorsqu'en *venant du vent* la violence de la tempête le démâta de ses deux premiers mâts. Ce fut avec toutes les peines du monde et l'assistance de nombreux bateaux qu'on réussit à le rentrer dans le port, sans autres avaries que la perte de ses deux mâts.

Le retard que cet accident apporta aux opérations du *Rusé* contrariait étonnamment le capitaine ; aussi ne resta-t-il dans le port que le temps nécessaire pour changer ses mâtures, et aussitôt que le corsaire fut en état de reprendre la mer, il fit voile vers la côte d'Angleterre où il amarina un navire venant de Lisbonne, qui entra le lendemain sans accident dans le port de Boulogne.

Peu de temps après, le capitaine Fourmentin, se trouvant en croisière dans les environs de Dieppe avec le capitaine Cary, commandant le corsaire le..... (1), ces deux braves marins convinrent de croiser quelque temps ensemble, et de se porter mutuellement secours si l'un des deux était attaqué par des forces supérieures. Les deux associés se connaissaient, ils savaient qu'ils pouvaient compter l'un sur l'autre au moment du danger : tous deux étaient en effet déterminés à périr plutôt que d'abandonner leur camarade.

Vers la fin du jour, les deux corsaires cinglèrent vers la côte d'Angleterre et se trouvèrent bientôt près de la rive ennemie.

Habile praticien de ces parages, le capitaine Four-

(1) En blanc sur le manuscrit.

mentin avait calculé et ménagé sa route de manière à éviter les points qu'il pensait surveillés par les croiseurs anglais.

Vers le milieu de la nuit, le temps sombre et la mer un peu agitée, les vigies du *Rusé* annoncent un grand nombre de voiles au vent. Le capitaine a bientôt reconnu que c'était un convoi de navires marchands escorté par plusieurs navires de guerre. Les deux corsaires prennent en conséquence une direction semblable à celle du convoi et se mêlent au milieu des bâtiments anglais. Malgré la surveillance et la force des croiseurs, 7 navires sont bientôt capturés, et les deux intrépides corsaires encombrés des prisonniers qu'ils avaient faits ; et n'ayant plus à bord qu'un petit nombre d'hommes de leurs équipages, suffisant à peine pour la manœuvre, ils se dirigèrent sur les côtes de France, pour recueillir au port d'arrivée les marins qu'ils avaient jetés à bord des navires amarinés.

De ces sept navires capturés en si peu de temps, et à la vue des croiseurs anglais, 6 arrivèrent à bon port à Calais, mais le 7e se perdit à la mer au moment où il atteignait les côtes de France.

Après cette expédition si glorieuse et si lucrative, le capitaine Fourmentin alla croiser dans la mer du Nord, et y confirma par ses succès la réputation qu'il s'était acquise de guerrier intrépide et de marin expérimenté.

Ce fut encore à son adresse et à son habileté dans la manœuvre qu'il dut son salut à la fin de cette croisière. Se trouvant au point du jour à une douzaine de lieues au large des côtes de Hollande, il se vit tout à coup en vue d'une division anglaise, et une frégate de premier

rang s'en détacha pour appuyer une chasse énergique au corsaire français.

La manœuvre de cette frégate ne laissait aucun doute au capitaine Fourmentin qu'il n'eût été reconnu ; il ventait une jolie brise, aussi, ne jugeant pas prudent de conserver sa position vis-à-vis de forces aussi supérieures, il fit mettre toutes voiles dehors et, confiant dans la marche de son léger navire, il chercha son salut dans la retraite ; mais la frégate avait une marche supérieure à la sienne, et après quelques heures de chasse, l'équipage du corsaire, effrayé du peu de distance qui les séparait de l'ennemi, qui leur envoyait les volées de ses canons de chasse, s'écriait :

— Elle va nous écraser, nous sommes perdus.

Ils se croyaient déjà au pouvoir des Anglais ; mais l'intrépide capitaine avait conservé son sang-froid au milieu de l'alarme générale, et malgré les cris de détresse de tous ses marins, qui, quoique braves, ne voyaient aucune possibilité de résister à des forces aussi imposantes.

Aussi tranquille que si le danger était passé, il donna l'ordre à tout l'équipage de se coucher à plat ventre sur le pont, mais à leur poste de combat, leurs armes à côté d'eux, pour que les boulets n'enlèvent aucun de ses hommes ; lui seul, debout, se jeta à la barre en s'écriant que jamais la frégate ne parviendrait à les faire prisonniers.

Il sembla aussitôt que le corsaire avait reconnu la main qui le dirigeait ; il s'élance, il bondit sur la lame, il cherche le rivage. Enfin, après des prodiges d'adresse et de savantes et audacieuses manœuvres pour tromper et arrêter la rapidité de la course du croiseur, l'intrépide capitaine a reconnu la terre, il se dirige au mi-

lieu des brisants dans les passes pleines d'écueils des bancs de Flandres, pour attirer la frégate dans ces parages dangereux où elle ne pouvait manquer de faire naufrage. L'Anglais a reconnu le danger et abandonne la chasse, laissant son audacieux ennemi au milieu de ces invisibles écueils que l'eau cache à la vue, et d'où son habileté et la connaissance parfaite qu'il avait des lieux l'eurent bientôt tiré.

Après avoir échappé d'une manière aussi brillante à cet imminent danger, il fit voile vers Boulogne, où il arriva le lendemain, et où il accorda à son équipage quelques jours de repos avant de commencer une nouvelle croisière.

Peu après sa sortie de Boulogne, le corsaire fut assailli par un violent coup de vent qui l'obligea de relâcher à Dieppe, mais il n'y resta qu'un jour; les vents contraires le forcèrent ensuite de demeurer 17 [jours] à Fécamp. Ennuyé d'un séjour aussi long dans un port, et voulant profiter de l'ardeur de son équipage que l'inaction tourmentait, il mit à la mer le 18e jour, vers les onze heures du soir; le vent était violent et la mer était grosse; pour rassurer son équipage, il se mit lui-même à la barre, comme il le faisait toujours au moment du danger; mais nonobstant son adresse à tromper la lame et à éviter le choc dangereux des brisants, un coup de mer effrayant faillit engloutir le corsaire; cependant il se releva et atteignit bientôt le large.

A la pointe du jour, le corsaire se trouvant à 5 ou 6 lieues de Portsmouth, l'homme de vigie cria « navire », et l'on aperçut bientôt à l'horizon un bâtiment qui paraissait d'une grande dimension.

— C'est une frégate, dirent quelques hommes de l'équipage; capitaine, revirons en France.

Mais le capitaine, qui depuis quelque temps n'avait pas eu l'occasion d'aborder l'ennemi, ne voulait pas manquer, par une retraite trop précipitée, l'occasion favorable que la fortune pourrait lui offrir ; il voulut reconnaître le navire d'une manière plus positive, avant de se déterminer. Il attendit donc, et quoique la forme et l'envergure des voiles indiquassent réellement un navire armé, la manœuvre que faisait ce navire, étant celle d'un bâtiment marchand, il se trouva tout à fait trompé par la ruse de l'ennemi.

« Ce n'est pas là, se disait-il, la manœuvre d'un vaisseau de guerre, » et il le prenait, en conséquence, pour un de ces gros navires de la compagnie des Indes, qui figurent souvent une frégate; mais le jour qui commençait à paraître indiqua bientôt que c'était véritablement une de ces fortes frégates que l'amirauté britannique avait fait construire contre les croiseurs français; elle avait eu connaissance du corsaire, et elle chercha à le tromper par des manœuvres indécises, afin qu'il ne pût lui échapper. Aussitôt que le capitaine Fourmentin l'eut reconnue, il fit mettre toutes voiles dehors et prit chasse devant un si terrible adversaire; mais il était trop tard pour lui échapper autrement que par une marche plus rapide que la sienne. La frégate se trouvait alors à portée de canon et continuait ses trompeuses manœuvres, mais lorsqu'elle vit le corsaire chercher à lui échapper, elle laissa arriver en plein sur lui, sans se déguiser davantage, et lui envoya la volée de ses canons de chasse en arborant le pavillon britannique.

Toute résistance devenait impossible de la part du

petit lougre, contre l'attaque d'une frégate de 50 pièces de gros calibre, montée de 5 à 600 hommes d'équipage; il n'y avait donc de salut que dans la fuite. Les frégates surpassaient généralement tous les autres navires de guerre par la rapidité de leur course, mais celle-ci excellait encore entre toutes les autres; quelle devait donc être la supériorité de sa marche sur celle du corsaire?

Le lecteur peut, d'après cette explication, se faire une idée de la position terrible où se trouvait l'équipage français, surtout en considérant que les deux navires étaient encore à environ 33 lieues des côtes de France, ce qui donnait à la frégate anglaise le temps et la facilité d'atteindre ou d'écraser son faible adversaire. Elle le gagna en effet en peu de temps; mais un accident arrivé au *bout-dehors* de son beaupré retarda sa marche et donna au corsaire le temps de gagner une lieue sur elle, avant que cette avarie ne fût réparée.

Le temps était par grains et fort dangereux pour des navires qui forcent de voile, comme le faisaient le corsaire et la frégate; aussi le premier manqua-t-il souvent de chavirer et d'ensevelir son équipage dans les flots. Le capitaine Fourmentin était à la barre, cherchant à ranimer le courage de ses marins qui se croyaient perdus, ou du moins prisonniers.

Pour donner au corsaire le moyen de porter plus de voiles, on avait saisi les canons à la serre du côté du vent; et tous les hommes qui n'étaient pas employés à exécuter les ordres du capitaine étaient couchés sur le pont du même côté que les canons. On arrosait les voiles pour resserrer le tissu de la toile et aug-

menter sur elles la prise du vent. Mais malgré la rapidité avec laquelle le corsaire était lancé, la frégate n'épargnait rien, pas même le danger, pour l'atteindre, [et] le gagnait visiblement.

Le capitaine, debout au gouvernail, levait souvent les yeux vers la tête du mât en répétant : « *Si notre itaque manque, nous sommes perdus.* » Ces simples paroles, souvent répétées, donnèrent lieu à une petite scène qui fit oublier un instant la position terrible où l'on se trouvait.

Un certain Beaumont, renommé dans tout l'équipage par sa piété et son exactitude à remplir ses devoirs religieux, n'était pas le plus brave marin du bord, car souvent, au lieu de soutenir ses camarades qui faisaient face à l'ennemi, il descendait à fond de cale pour prier pour eux. C'était précisément à cela qu'il était occupé au moment où la frégate pressait de plus près le corsaire. Malgré la ferveur de ses prières, il écoutait attentivement ce que disait le capitaine sur le pont, et en l'entendant s'écrier à plusieurs reprises : « *Si notre itaque manque, nous sommes perdus* », il s'écria, dans un mouvement de fervent enthousiasme : « *Bonne sainte Itaque, tiens bon!* » et aussitôt, malgré les tristes pensées de l'équipage, un éclat de rire partit d'un bout à l'autre du corsaire; le capitaine lui-même ne put s'empêcher de sourire.

Depuis que la frégate avait réparé l'avarie arrivée au *bout-dehors* de son beaupré, elle appuyait la chasse avec une telle vigueur qu'on pouvait l'appeler en propres termes une chasse forcée : en moins d'une heure, elle avait regagné l'espace que la rupture du *bout-dehors* lui avait fait perdre, et le capitaine Four-

mentin, malgré sa tranquillité apparente, croyait lui-même ne pouvoir plus longtemps résister.

Pour dernière ressource, il fit tout jeter à la mer pour alléger le navire : canons, caisses, cordages, tonneaux, et même les provisions de bouche passèrent par-dessus le bord ; on scia même les plats-bords d'espace en espace jusqu'au ras du pont pour lui donner plus d'élasticité ; mais tous ces moyens extrêmes, qui ne furent employés que comme dernière ressource, ne pouvaient sauver *le Rusé*.

On était encore à 3 heures des terres de France, et la frégate, qui, sans ralentir sa course, faisait un feu continuel en cherchant à désemparer le corsaire ou à lui couper quelque grande manœuvre, était sur le point de l'aborder, lorsqu'un grain plus violent que les précédents passa sur les deux navires : le corsaire manqua de chavirer et la frégate démâta de son grand mât de hune.

Malgré l'extrême danger que venait de courir le corsaire par la violence du grain, le mât de la frégate tomba aux acclamations de tout l'équipage français, qui célébrait ainsi sa délivrance ; car la frégate, après cet accident, abandonna la chasse et revira vers la côte d'Angleterre.

Le Rusé continua sa route et attéra entre Dieppe et St-Valery-sur-Somme. De là il fit voile pour Boulogne, où il désarma.

L'époque du désarmement du corsaire n'était pas encore arrivée, il y avait encore trois jours de course à faire ; mais les armateurs jugèrent que les dépenses à faire pour la réparation du navire étaient trop grandes pour que ces réparations fussent faites dans la

seule vue de faire 3 jours de course : et le capitaine adhéra à leur observation.

Malgré les accidents qui étaient arrivés au *Rusé* pendant cette première course, on peut établir avec certitude qu'elle avait été non seulement glorieuse, mais encore lucrative à l'équipage : la valeur des prises faites sur l'ennemi s'est montée à un million de francs.

Aussitôt que *le Rusé* fut désarmé, MM. Delporte, à qui les courses de ce corsaire avaient apporté un grand accroissement de fortune, considérant de quelle importance il était pour eux de conserver le capitaine Fourmentin pour commander un nouveau corsaire, et sachant que des propositions très avantageuses lui avaient été faites par plusieurs autres armateurs, lui offrirent le commandement d'un corsaire léger pour la saison d'été, qui serait construit sous sa direction, avec une prime de 18.000 fr. pour lui et une autre de pareille somme pour celui de ses frères qui s'embarquerait avec lui. Quoique les offres des autres armateurs fussent plus avantageuses, le capitaine Fourmentin, dont la reconnaissance et le dévouement à la famille Delporte étaient sans bornes, accepta les propositions de ces derniers; il les eût acceptées même à des conditions moins libérales.

Il fut convenu, en conséquence, que le corsaire, nommé *l'Enjôleur*, serait prêt à prendre la mer aux fêtes de Pâques, et qu'un des frères du capitaine s'embarquerait avec lui en qualité de second capitaine, car les deux autres devaient monter sur un autre corsaire : *les Deux Frères*, dont MM. Alex. Adam et Moleux avaient offert le commandement à Denis Fourmentin, qui était l'aîné.

L'Enjôleur était un lougre-péniche dans le genre du *Furet,* mais il était ponté. On regardait en tremblant ce petit bâtiment, bien léger à la vérité, mais trop faible, qui allait affronter la fureur des vagues et le feu de l'ennemi, et qui ne pouvait espérer de réussir que par l'audace du capitaine et l'intrépidité de ses matelots : aussi le capitaine Fourmentin avait-il choisi lui-même seulement 36 hommes intrépides sur lesquels il pouvait compter dans toutes les circonstances. Les armes du bord se bornaient à quelques pierriers, des fusils et des haches d'abordage.

L'Enjôleur quitta le port de Boulogne au commencement d'avril et commença immédiatement sa croisière. Deux coupées successives à la côte d'Angleterre ne procurèrent point de résultat, aucun navire ennemi n'avait été aperçu, et le corsaire relâcha à Calais pour renouveler ses provisions. Après quelques jours de repos, on reprit la mer, et l'équipage impatient trouva bientôt l'occasion qu'il cherchait vainement depuis quelque temps.

Vers le milieu de la nuit, ils atteignirent la côte d'Angleterre, et bientôt à travers l'obscurité on distingua une voile qui paraissait un navire de grande dimension, et dont la batterie, que l'on pouvait distinguer à l'aide d'une longue-vue, annonçait un bâtiment d'une force imposante. Comme le navire présentait le devant, il était difficile de reconnaître si c'était un trois-mâts ou un brick, et beaucoup le prirent de loin pour une frégate.

— Frégate ou non, dit le capitaine, après l'avoir attentivement examiné, je vais l'aborder, et avant deux heures le navire est à nous.

Il saute aussitôt sur la barre et porte droit sur l'en-

nemi ; au moment où il était près de l'atteindre, l'Anglais n'avait pas encore aperçu l'audacieuse petite barque qui venait le combattre. Des cris lui annoncent l'approche des Français et un hourra s'élève du corsaire, qui, abordant le navire anglais au milieu de la fumée d'une décharge de mousqueterie, lui jeta d'abord une poignée de braves, qui s'en rendent maîtres après une légère résistance.

Ce navire était un fort brick de 500 tonneaux, chargé de charbon et armé en guerre ; il portait en batterie 14 canons de fort calibre, et n'avait pu être enlevé d'une manière aussi prompte que par la légèreté et l'audace de l'équipage français.

Quelques jours après, une nouvelle action signala *l'Enjôleur :* un navire venant de la mer Baltique tomba au pouvoir du corsaire et fut expédié pour un des ports de France ; mais en abordant la côte, ce navire fut repris par un côtre anglais, qui l'observait depuis longtemps.

Avant de désarmer, le capitaine Fourmentin voulut encore faire éprouver quelque perte à l'ennemi ; plusieurs autres navires anglais capturés par *l'Enjôleur* entrèrent peu de jours après dans Boulogne et finirent la courte croisière de ce corsaire.

A l'approche de l'hiver, on songea à réparer *le Rusé*, qui avait été désemparé dans sa dernière expédition de l'hiver précédent, et le capitaine Fourmentin en prit encore le commandement pour satisfaire aux désirs de MM. Delporte.

Cette seconde course du *Rusé* ne fut pas aussi avantageuse à l'équipage et aux armateurs sous les rapports pécuniaires ; mais on peut dire que ce fut celle qui illustra davantage le brave capitaine Fourmentin et

qui rendit son nom célèbre non seulement en France, mais encore en Angleterre, où il fut signalé comme le fléau de la navigation anglaise dans tout le détroit.

Dans la nuit du 21 au 22 décembre, après un mois de croisière infructueuse, où il n'avait fait que de mauvaises rencontres, et où il s'était trouvé engagé dans des dangers continuels dont il ne s'était tiré qu'à force d'habileté, de ruse et d'audace, *le Rusé* côtoyait le rivage anglais entre Douvres et Folkestone, de concert avec un autre corsaire de Boulogne, *l'Espiègle*, commandé par le vaillant capitaine Duchenne, lorsqu'ils eurent connaissance d'un convoi nombreux de navires de commerce qui passait à une petite distance de la côte. Ils le suivirent quelque temps et se risquèrent ensuite au milieu des bâtiments, anglais, en suivant la même direction que ces bâtiments, dont plusieurs portaient un gréement semblable à celui des deux corsaires Boulonnais.

Fourmentin cherchait à distinguer où se trouvaient les navires de guerre qui escortaient le convoi, afin de pouvoir attaquer un navire qui fût à une certaine distance d'eux, presque hors de leur surveillance, et de chercher à le surprendre de manière à s'en emparer sans coup tirer, pour ne pas être découvert : le moindre coup de feu eût donné partout l'alarme et attiré sur lui les forces réunies de tous les convoyeurs. Il se laissait donc peu à peu dépasser par les vaisseaux ennemis pour rester à la queue et s'éloigner des gendarmes armés qu'il supposait à la tête. La nuit s'écoulait, et il était urgent d'agir pour ne pas laisser échapper une occasion aussi favorable. Il se décide enfin et met le cap sur un navire qui lui semblait d'assez belle apparence ; il le range, et, dans le dessein de le surpren-

dre, il l'aborde à la manière des pilotes anglais.

— D'où venez-vous, demanda-t-il, où allez-vous?

— Je vais te le dire, répond le capitaine anglais.

Et aussitôt tout le pont de l'ennemi s'éclaire d'un bout à l'autre avec un fracas épouvantable; il avait été reconnu et l'anglais lui avait envoyé toute sa bordée; les boulets ne coupèrent heureusement que quelques manœuvres peu importantes, le corsaire se trouvant beaucoup plus bas que le navire, qui le dominait de toute la hauteur de sa batterie.

Cette volée jeta partout dans le corsaire l'étonnement et l'épouvante :

— C'est un navire armé, s'écria-t-on de toutes parts.

— Navire armé ou non, reprit le brave Fourmentin, il faut qu'il saute ou nous. Serrez bien les bosses, il ne nous échappera pas.

Ce navire était *le Growler*, un des forts bricks-canonnières attachés au service des côtes britanniques ; il portait en batterie barbette des pièces de 18 et des caronades de 32; son pont était couvert de troupes, et il était le seul bâtiment de guerre qui escortait le convoi. L'exemple et les paroles du capitaine exaltèrent tous les courages : les matelots s'élancent sur les bastingages ennemis, où s'engage un combat terrible. Les Anglais repoussent les agresseurs à coups de piques ou de haches, et en font tomber un grand nombre blessés sur le pont du corsaire. Le capitaine Fourmentin, voyant l'abordage si énergiquement défendu, et un grand nombre des siens hors de combat, défendit de monter à bord du navire anglais et ordonna un feu de mousqueterie bien nourri. La canonnière anglaise fut à l'instant couverte d'une grêle de balles; mais comme elle avait à bord une nombreuse garnison, elle répon-

dit d'une manière vigoureuse au feu des Français.

— Rends toi, Français, tu n'es pas de force, s'écriait le capitaine anglais, ou vous êtes tous perdus.

— Tant que Bucaille Fourmentin sera sur le pont, jamais l'Anglais n'aura *le Rusé*, fut la réponse de cet intrépide marin.

Plein d'ardeur au milieu de cet ouragan de plomb et de fer qui enveloppait les deux navires, il se multipliait, pour soutenir l'enthousiasme de ses braves :

— Feu des deux canons, s'écria-t-il, et la volée partit.

L'Espiègle ayant reconnu le danger où se trouvait son camarade se porta aussitôt à son secours et manœuvra pour aborder aussi le vaisseau anglais. A ce moment, la bosse qui retenait l'arrière du *Rusé* contre la canonnière manqua, et cette partie du corsaire s'éloigna, de sorte que, n'étant retenu que par la bosse de devant, il se fit un espace entre les deux navires formant un angle aigu. C'est par cet intervalle que *l'Espiègle* aborda l'ennemi. Le feu des Anglais commençait à diminuer, et comme *le Rusé* continuait son énergique mousqueterie, les hommes de *l'Espiègle* lui criaient : « Ne tirez plus, votre feu nous incommode et nous effraie. » C'est alors que *le Rusé* fut obligé de couper la bosse de devant et de déborder. Un navire marchand qui portait quelques canons lui envoya en passant une volée; mais il amena aussitôt sous la mousqueterie du corsaire. Le capitaine Fourmentin, ne voulant pas abandonner *l'Espiègle*, qui se trouvait alors engagé avec la canonnière, ne s'amusa pas à en prendre possession et vira pour aborder l'ennemi une seconde fois.

— Ne nous abandonnez pas, lui criait-on du bord de *l'Espiègle*.

—Soyez tranquilles, répondait-il, je l'aborde à l'instant ; et ce second abordage eut lieu immédiatement.

Le feu des Anglais diminuait par degré, leur capitaine avait eu la cuisse emportée par la volée du *Rusé*, et les hommes à ce second abordage se jetèrent avec impétuosité sur le pont ennemi assez à temps pour secourir 7 braves, que *l'Espiègle* avait pu jeter à bord, au moment où il débordait, et qui étaient sur le point de succomber, malgré leur courage, accablés par le nombre. Le carnage devint alors affreux, et l'équipage anglais, ne pouvant résister à la fureur de cette double attaque, se rend à merci : la canonnière est amarinée, et le glorieux pavillon national flotte au-dessus des couleurs britanniques renversées.

Les acclamations de la population Boulonnaise saluèrent l'entrée de ce beau navire dans le port ; et les félicitations du Directoire vinrent se mêler au concert de louanges qu'obtint ce noble exploit.

Le ministre de la marine écrivit lui-même une lettre de félicitations aux deux braves capitaines, et leur envoya en même temps à chacun, de la part du Directoire, une paire de pistolets d'honneur pour récompenser dans la personne de leurs chefs la noble et brillante conduite des deux équipages.

Le capitaine Fourmentin, si terrible dans un engagement, était l'ami, le bienfaiteur des prisonniers après le combat : il eut soin que le capitaine anglais, blessé à mort par un boulet du *Rusé*, fût convenablement soigné. On le descendit à l'hôtel du *Lion d'or*, où on lui prodigua les soins et les attentions qui l'auraient rendu à la vie, si sa blessure n'eût pas été aussi grave. Tous les objets qui lui appartenaient lui furent scrupuleusement remis ; mais on ne retrouvait pas sa

montre, et la malveillance accusait l'équipage du *Ruse* de s'en être emparé. Le capitaine Fourmentin avait à cœur de disculper ses braves marins d'une accusation aussi calomnieuse, et malgré la réserve et la délicatesse qu'il avait montrées jusqu'alors à ne pas se présenter devant le brave et malheureux Anglais, de peur que sa vue n'excitât en lui quelque pénible émotion, il lui fit savoir qu'il avait besoin de lui parler, relativement à un objet qui intéressait l'honneur de son équipage, et lui demandait, en même temps, s'il n'aurait aucune objection à le recevoir.

— Bien au contraire, répondit le malheureux blessé, je reconnais la main de celui qui prend soin de moi, et je l'ai cherché en vain parmi les personnes qui viennent ici s'intéresser à mon sort. Dites au capitaine Fourmentin que je désire le voir avant de mourir, qu'il vienne sans retard, car je sens que je n'ai plus longtemps à vivre.

Aussitôt qu'il vit devant lui son généreux adversaire, le capitaine anglais sembla se ranimer ; il lui tendit sa faible main.

— Capitaine, lui dit-il avec enthousiasme, je suis content de mourir, je vous vois, j'ai vu un homme plus brave que moi.

— La fortune nous a été favorable, répondit tristement le capitaine Fourmentin, frappé du ton solennel avec lequel l'Anglais lui parlait ; j'ai fait mon devoir ; mais vous avez fait le vôtre d'une manière bien brillante, votre courage vous a perdu.

Il lui expliqua ensuite l'objet de sa visite en lui parlant de sa montre ; le capitaine anglais l'avait donnée à son domestique. Il ne survécut que peu de temps à cette touchante entrevue.

Cet infortuné capitaine était un jeune homme d'environ trente ans, d'une taille élevée, d'une figure noble où se peignait l'énergie et le courage ; son corps était bien proportionné, sa démarche fière et majestueuse; c'était enfin un adversaire digne des deux braves capitaines qui l'avaient combattu.

Le sabre que ce jeune capitaine portait ordinairement se voit aujourd'hui dans une des salles du Muséum de Boulogne ; il l'avait remis au capitaine Fourmentin, son heureux adversaire; celui-ci le garda longtemps en sa possession et le conservait religieusement, mais à la sollicitation de plusieurs de ses amis, il en a fait don à cet établissement.

Le Rusé continua ensuite sa croisière, mais il ne fut pas plus heureux qu'avant la prise du *Growler*, et ne rencontra que des dangers, et sa course finit par une affaire malheureuse, quoique glorieuse pour lui.

Il y avait près de huit jours que *la Growler* était entré à Boulogne, lorsque *le Rusé*, se trouvant au milieu de la nuit sur la côte d'Angleterre, attendait que la fortune lui procurât l'occasion de se signaler, en faisant éprouver une nouvelle perte à l'ennemi.

Pendant qu'il louvoyait ainsi sous ses basses voiles, le long des blancs rochers qui bordent, dans le détroit, le rivage britannique, le ciel se couvrit, les nuages prirent des tons plus sombres et apportèrent des grains de pluie et de grêle qui se succédaient avec une rapidité effrayante ; la mer était couverte d'écume et une rafale vint à la fin de la nuit briser la mâture du corsaire.

Ce fut dans cette position critique qu'il fut attaqué au commencement du jour par un côtre de 14 canons, qui, le voyant ainsi désemparé et dans l'impossibilité

de faire de grandes manœuvres, le tenait à distance pour ne point être atteint par la mousqueterie, et pour le faire amener par la force de sa batterie qui le dominait ; mais il y avait à bord du corsaire une provision de boîtes de mitraille, et malgré la difficulté qu'il avait à se mouvoir, *le Rusé* trouvait l'occasion d'envoyer à l'ennemi la volée de ses deux canons de douze chargés de 25 livres de balles, avec une telle précision que chacune de ces volées jetait l'effroi et la confusion dans l'équipage anglais et obligeait le côtre à laisser *arriver*.

L'équipage français, qui aurait désiré prendre l'ennemi corps à corps, effrayé de la tactique du côtre qui voulait couler le corsaire à fond, sans oser l'aborder, proposait de se rendre et d'amener, vu l'impossibilité de faire des voiles pour attaquer de près le croiseur ennemi.

— Amener pour un côtre, s'écria l'intrépide capitaine du *Rusé*, jamais ; si je pouvais manœuvrer, il y a longtemps qu'il serait à nous. Allons, camarades, criait-il à ses matelots, n'épargnons pas la mitraille, quand nous n'en aurons plus, nous leur enverrons les écouvillons et les pinces.

Sur ces entrefaites un troisième navire venait d'être aperçu ; il arrivait avec toutes les voiles que la force du vent lui permettait de porter ; deux ris étaient cordelés dans sa grand-voile. Le capitaine reconnut immédiatement ce nouvel acteur qui accourait sur la scène, c'était son frère, le capitaine Denis Fourmentin, qui l'avait reconnu de loin et qui venait à son secours. Il fut bientôt dans les eaux du combat, et en passant à quelque distance du *Rusé* et à portée de la voix, il cria à son frère :

— Pourquoi ne fais-tu pas de voiles sur le côtre pour l'aborder?

— Tu vois, répondit celui-ci, que je suis démâté, je ne puis manœuvrer.

— Eh bien! pare-toi bien à le recevoir, s'il vient de ton côté, moi, je vais l'aborder.

Mais le croiseur anglais ne crut pas devoir attendre ce nouvel adversaire, il se hâta d'appareiller et de s'échapper à force de voiles. Le capitaine Denis ne pensa point à le poursuivre; il lui sembla plus pressant d'aider *le Rusé* à se mettre en état de regagner la côte de France, et il l'escorta en le remorquant jusqu'au port de Calais, où ils entrèrent tous les deux.

La croisière d'hiver se trouvant terminée dans *le Rusé*, MM. Delporte proposèrent au capitaine Fourmentin de commander pour la course d'été le petit corsaire *l'Enjôleur*, sur lequel il s'était illustré l'année précédente, et dont il connaissait les qualités nautiques. C'était, comme nous l'avons vu précédemment, une fine et jolie mais faible embarcation, qui ne dut ses succès qu'à sa légèreté et à l'audace de son équipage.

Il partit de Boulogne vers le 15 avril 1798, et fit immédiatement voile pour la côte d'Angleterre.

Vers minuit, ayant atterri près du petit port de Folkestone, il se plaça pour ainsi dire sous les rochers de ce rivage; toutes voiles amenées pour ne point être aperçu par les navires qui pourraient passer au large de lui. Il attendait, dans cette espèce de retraite, que l'approche d'un ennemi lui fournît l'occasion d'un nouveau combat; lorsque, après environ une heure et demie d'attente, les vigies crient « navire »!

— Capitaine, c'est un côtre ou un sloop.

Et le capitaine reconnut bientôt que c'était en effet un côtre d'une force bien supérieure à la sienne.

Au même instant le corsaire hissa ses voiles, et un coup de canon, dont le boulet passa dans sa voile de tapecul, lui annonça que le côtre avait reconnu un ennemi.

L'Enjôleur, alors couvert de voiles, malgré la force du vent, cherchait à éviter l'approche de ce terrible adversaire, et il parvenait même à le devancer par une marche supérieure, lorsqu'une autre voile, un grand lougre de 14 canons, parut, courant sur le corsaire pour lui couper le passage et l'arrêter dans sa fuite.

Le capitaine Fourmentin se trouvant ainsi placé entre deux feux, ayant le lougre en France et le côtre en Angleterre de lui, n'avait point de batterie pour répondre aux bordées que ses deux adversaires lui envoyaient sans relâche. Toutes ses armes consistaient en mousqueterie et en armes d'abordage, qui ne pouvaient servir à défendre le corsaire contre la tactique que les deux croiseurs employaient pour l'écraser sans qu'il pût s'échapper. Chacun d'eux, après avoir envoyé sa volée, revirait en France pour barrer le chemin au corsaire ; il chargeait ses pièces et arrivait de nouveau pour lui faire une nouvelle décharge.

Ainsi accablés sans pouvoir se défendre, les marins français se croyaient déjà perdus ou prisonniers, mais leur chef intrépide était là, il ne désespérait jamais de son salut. Son sang-froid et sa valeur vinrent encore à son secours dans cette position critique. Il sauta sur le gouvernail en s'écriant :

— Un trait d'audace peut seul nous sauver, soyez tranquilles. Je suis à la barre. Que tout le monde

soit à son poste de combat, ventre à terre le long du plat-bord, et que personne ne tire avant mon commandement.

— *Amenons*, capitaine, lui criait-on de toutes parts.

— Qu'il *amène* lui-même, s'écriait l'audacieux capitaine, en parlant du lougre qui était le plus près de lui. Oui, continua-t-il, il faut qu'il amène ses voiles ou qu'il mette en panne, et s'il veut éviter l'abordage, il faut qu'il nous ouvre le passage.

Le lougre, en effet, voyant arriver sur lui cet audacieux petit navire, le croit plus fort qu'il n'était réellement ; il amène sa grand voile et fait revenir en Angleterre pour éviter l'abordage, il eut peur ; mais le corsaire était lancé, il bondissait sur les lames, sous la main de son intrépide conducteur ; l'Anglais veut en vain éviter l'abordage, il est abordé.

— Debout, feu, crie le fier capitaine, et un hourra s'élevant aussitôt du corsaire, tout le pont semble comme un ruban de flamme qui menace d'embraser le navire ennemi.

L'effroi et la confusion que cette terrible décharge de mousqueterie avait jetés à bord du lougre anglais y avait, pour ainsi dire, paralysé tout effort, et avant que l'équipage ne fût revenu de sa frayeur et n'eût orienté sa grand-voile, le corsaire l'avait déjà dépassé et éclaboussait la mer sous l'effort de ses voiles.

Le côtre, de son côté, témoin de cette terrible manœuvre, croyant que le corsaire avait manqué l'abordage du lougre et qu'il venait pour l'aborder à son tour, vira vent devant pour éviter son audacieux ennemi, et lui ouvrit ainsi complètement le passage pour opérer sa retraite.

Le capitaine Fourmentin, profitant de la stupéfac-

tion des deux croiseurs et confiant dans la marche rapide de son léger navire, mit le cap en France et gagna bientôt une forte avance sur ses deux poursuivants.

Revenus cependant de leur effroi, ils se mirent de concert à poursuivre la frêle embarcation qui fuyait devant eux ; mais ils ne forçaient point de voile, ils voulaient seulement la tenir en vue jusqu'au jour sans oser l'atteindre, afin de la reconnaître d'une manière plus positive.

Le lougre anglais, qui avait une marche supérieure à celle du côtre, diminuait de voile pour ne pas se séparer de lui.

— Nous sommes sauvés, disait le capitaine Fourmentin à son équipage; car à la manœuvre que nous leur avons faite, aucun d'eux n'osera nous attaquer franchement, ils nous craindront toujours.

Lorsque le jour vint éclairer la scène du combat, la frêle construction de *l'Enjoleur* et la petitesse de ses formes parut visiblement aux yeux des Anglais, étonnés de l'audace du petit aventurier. Le lougre, confiant dans la supériorité de sa marche, se chargea de voiles pour le rejoindre, et le côtre le suivit d'aussi près qu'il le put.

Après quelques heures d'une chasse fortement appuyée, le lougre ne se trouvait plus qu'à une petite distance du corsaire, et le capitaine Fourmentin, voyant qu'il ne pouvait plus lui échapper sans combattre, fit ses dispositions en conséquence.

— Capitaine, s'écriaient les marins, jetons dehors tout ce qui ne nous est pas nécessaire à bord, nous courrons plus vite.

— Je ne jetterai rien dehors. Bas le hunier, conti-

nua-t-il, et sautant alors lui-même sur la barre, il porta droit sur le lougre, qui lui envoya aussitôt une bordée en laissant aussi tomber son hunier, et mettant en panne pour riposter à la mousqueterie du corsaire. Mais ce croiseur, encore effrayé de la manœuvre de la nuit et redoutant l'audace de l'équipage français, ne voulait plus s'exposer à un second abordage. il vint du vent et vira en Angleterre. Le capitaine Fourmentin, qui redoutait l'arrivée du second croiseur qu'on voyait à une petite distance accourir à pleines voiles, profita de cette circonstance pour prendre de l'avance sur son adversaire : comme il avait eu la précaution de laisser le hunier suspendu derrière la grand-voile, en un instant ce hunier fut au bout du mât, et le corsaire fit aussitôt bonne route en mettant le cap en France ; pour un peu qu'il eût tardé, le côtre les rejoignait. Le lougre fut plus longtemps à s'orienter et à reprendre sa poursuite ; de sorte que lorsqu'il fut bien lancé, *l'Enjôleur* avait une avance considérable, qui, jointe à l'habileté de ses manœuvres, lui donna le moyen d'arriver en vue des côtes de France avant que son ennemi eût pu le rejoindre de nouveau.

Ce fut en vue du port de Dieppe qu'eut lieu la dernière attaque. Un grand nombre d'habitants réunis sur la jetée regardaient avec inquiétude ce combat inégal ; on avait reconnu *l'Enjôleur* et on pensait que le brave capitaine succomberait dans la lutte, malgré son adresse et son intrépidité.

En le voyant amener son hunier et faire route sur le lougre, on s'écria de toutes parts :

— Il se rend.

— Non, répliquèrent quelques capitaines Boulonnais en relâche au port de Dieppe ; il ne se rend

pas; le capitaine Fourmentin *n'amènera* pas pour le lougre.

Et une fusillade bien nourrie que l'on entendit bientôt détrompa agréablement les habitants de Dieppe. Le croiseur anglais, qui avait déjà éprouvé ce que peut l'audace réunie à l'adresse, manœuvra encore pour éviter l'abordage, et le capitaine Fourmentin, profitant de ce mouvement d'hésitation, fit une seconde fois pointer le hunier et pousser en avant pour tromper les deux croiseurs qui n'étaient pas préparés à le poursuivre.

Quelques moments après, il entrait dans le port de Dieppe aux acclamations des nombreux spectateurs, qui faisaient retentir l'air des cris de : *Vive le capitaine Fourmentin! Vivent les braves Boulonnais!*

Le gouvernement, qui connaissait la réputation de notre illustre marin et qui voulait profiter de son adresse et de sa valeur, lui confiait souvent des missions particulières, telles des papiers, des dépêches et autres objets qu'il devait débarquer lui-même sur la rive ennemie; aussi, pour sa plus grande sûreté, on avait embarqué à bord de *l'Enjôleur* 12 hommes de troupes ; de manière que l'équipage se trouvait composé de 38 hommes, dont 26 marins.

Le corsaire revint à Boulogne, d'où il se dirigea encore vers la côte de Folkestone; il était chargé de mettre à terre, à quelque distance du rivage, une boîte en fer blanc contenant des dépêches que le gouvernement français voulait faire introduire furtivement en Angleterre.

Le capitaine exécutait toujours lui-même ces espèces d'opérations, lorsque le temps permettait de les entreprendre. Après avoir louvoyé quelque temps contre

la côte, il profita du calme de la nuit pour remplir sa mission ; il s'embarqua dans le canot, accompagné de 4 hommes, deux soldats et 2 marins, qui le conduisirent à terre. La boîte fut déposée sur un baril, au milieu d'une voie publique, afin que le lendemain elle fût remarquée par les passants, qui ne manquaient jamais de la porter aux autorités du lieu.

Sa mission remplie, il revint à bord du corsaire, et peu après qu'il s'y fut rembarqué, il amarina un navire anglais chargé de blé, qui ne fit aucune résistance. Les marins français qui avaient sauté à son bord le conduisirent heureusement à Boulogne, où il entra le lendemain.

Comme le jour était encore éloigné, le capitaine ne jugea pas encore à propos de revirer en France, il attendit une nouvelle proie, qui ne tarda pas à se présenter : un second navire fut bientôt abordé, pris et expédié pour un des ports de France les plus voisins.

Un troisième navire se trouvant en vue, notre brave capitaine ne voulut pas quitter la côte d'Angleterre sans l'avoir reconnu : il fit donc gouverner dessus, jugeant au caractère nautique de ce navire que ce devait être un bâtiment d'une grande force ou un navire marchand de grande dimension; il l'approcha de plus près pour mieux l'examiner à travers les ombres de la nuit.

Après avoir considéré attentivement avec sa longue-vue ce que pouvait être ce nouvel ennemi, il jugea à sa manœuvre, à l'installation de ses vergues, et à l'ensemble de sa mâture, que c'était un marchand d'un grand tonnage, et, malgré le peu de marins qui lui restaient à bord, depuis qu'il avait expédié ses deux premières prises, il résolut de l'attaquer. Il l'aborda,

mais les grappins manquèrent à cause de la hauteur du bâtiment et de la défense intrépide de l'équipage anglais. Après avoir été obligé de déborder, le capitaine tenta un second abordage, mais les grappins manquaient toujours ; il restait trop peu de marins sur le corsaire pour monter lestement et sans hésitation à bord de l'ennemi ; les soldats, qui n'avaient pas l'habitude de grimper sur les vaisseaux, demandaient des échelles pour suivre les marins. Au milieu de tous ces obstacles et de ces hésitations, le corsaire ne se trouvant pas soutenu par les grappins qu'il était impossible de bien bosser, fut obligé de déborder une seconde fois pour essayer un 3e abordage ; mais le navire anglais, effrayé de l'audace et de l'obstination que mettait la petite embarcation française dans ses attaques , ne crut pas pouvoir l'éviter qu'en se mettant à la côte, et il parvint en effet à s'échouer sur la plage auprès de Folkestone et à sauver ainsi au moins son équipage.

L'Enjôleur revint à Boulogne et continua ses courses sur la côte d'Angleterre. Après avoir encore enlevé plusieurs grands navires au commerce ennemi, pendant sa croisière d'été, il désarma et l'équipage fut congédié.

On songea alors à la croisière de l'hiver suivant, et, sur les propositions de MM. Delporte frères, le capitaine Fourmentin s'occupa de remettre *le Rusé* en état de prendre la mer et de voler à de nouveaux dangers.

Cette dernière course du *Rusé* fut, je ne dis pas plus brillante, mais plus lucrative que les précédentes pour l'équipage et pour les armateurs ; 14 navires anglais, chargés de différentes marchandises, et arrivés

à bon port dans divers ports de France, deux coulés à fond, formèrent les trophées de cette belle campagne.

Le capitaine Fourmentin fit une 3e course dans le petit corsaire *l'Enjôleur*, et cette course fut remarquable par toutes les circonstances qui l'accompagnèrent.

La mission de *l'Enjôleur* pour cette campagne fut de croiser dans la mer du Nord et de côtoyer, autant que possible, le long des terres britanniques qui sont dans cette partie de la mer.

Le gouvernement français avait embarqué à son bord un officier du génie chargé de lever des plans sur ce littoral de l'Angleterre, et le capitaine Fourmentin devait lui donner toutes les facilités qu'il était en son pouvoir de donner, en s'approchant assez près de la côte pour le mettre à même de remplir sa mission.

A cette époque, la Hollande et la Belgique, qui étaient sous la domination Française, faisaient cependant un commerce considérable de fraude avec l'Angleterre, au moyen de navires anglais qui se couvraient du pavillon hollandais pour favoriser des communications entre Londres et ces pays, pour éviter la visite ou l'attaque des croiseurs français, et pour entrer sans crainte dans les ports de leur destination.

Flessingue était le port de mer qui se livrait plus spécialement à cette fraude : les autorités de cette ville et des autres ports de mer qui faisaient le même commerce en connaissaient bien le but et le résultat, mais sans faire attention au danger d'admettre des navires anglais qui portaient souvent des agents de l'Angleterre sur le territoire de la République, ils ne considéraient que les avantages de leurs compatriotes ;

et dans l'intention de favoriser ce commerce frauduleux, au lieu de le réprimer, ils admettaient indistinctement tous ces navires en raison du pavillon qu'ils portaient, sans faire de recherche qui aurait pu découvrir la vérité.

Le capitaine Fourmentin, commandant *l'Enjôleur*, reçut la mission spéciale de surveiller, en faisant sa croisière, les navires qui se livraient à ce genre de spéculation, de visiter, sans avoir égard aux couleurs qu'ils portaient, tous ceux qui lui semblaient suspects, et de stationner à cet effet le plus long temps qu'il pourrait sur la rade de Flessingue ou sur les côtes environnantes.

Fidèle aux instructions qu'il avait reçues, le capitaine Fourmentin parcourait la nuit la côte britannique, en recherchant dans ses courses les bâtiments visiblement anglais et ceux qui lui étaient suspects, même sous pavillon hollandais.

Une galiote hollandaise portant les couleurs de sa nation fut le premier navire qu'il visita et dont il s'empara; car malgré la régularité des papiers que le capitaine produisit, et qui attestait que son bâtiment venait de Hambourg, où il était allé prendre son chargement de sucre et de café, on reconnut, après bien des recherches à bord, qu'il venait non de Hambourg, mais de Londres, et que c'était là qu'il avait pris son chargement.

Cette galiote fut conduite à Ostende et déclarée de bonne prise. Il fut prouvé que les papiers que le capitaine avait produits étaient faux, et les véritables furent trouvés dans une place secrète qui avait été arrangée pour cet usage à bord du bâtiment.

Bientôt une seconde galiote se présente, mais au

lieu d'amener, au commandement du capitaine français, elle chercha à l'éviter et prit chasse. Le corsaire se mit aussitôt à sa poursuite et, en peu de temps, il fut dans son sillage. Au bruit de la mousqueterie, la galiote *amena*, et le capitaine de ce bâtiment exprima son étonnement de ce que le corsaire avait tiré sur un bâtiment portant pavillon hollandais. Sans s'arrêter à cette observation, on procède à la visite des papiers, qui parurent parfaitement en règle : tous les papiers du bord, ainsi que les connaissements pour les marchandises, attestaient que la galiote venait de Hambourg en destination de Flessingue.

Les recherches que l'on put faire dans toutes les parties du navire ne purent en rien démentir la régularité des papiers.

Cependant le capitaine Fourmentin n'était pas satisfait sur la réalité de ces documents; il fit procéder à des recherches plus minutieuses, et quoique l'on ne trouvât rien qui pût trahir la nationalité de la cargaison, qui consistait en sucre et en coton, il s'en empara sans hésiter et l'envoya à Ostende, comme le précédent, pour opérer le déchargement et procéder à de nouvelles recherches, tant il était persuadé que ce navire faisait le commerce qu'il était chargé de réprimer.

Le déchargement du navire fut effectué sous la surveillance du capitaine Fourmentin et rien de suspect n'y fut trouvé. On visita encore minutieusement toutes les parties du navire déchargé, et l'on désespérait de rien trouver qui pût le compromettre, lorsque le capitaine Fourmentin fit briser une petite cuvette remplie de brai, qui se trouvait parmi des cordages qui servaient au navire; le brai en se cassant découvrit aux

yeux une boîte de fer blanc dans laquelle on trouva les véritables connaissements de la cargaison, indiquant que les marchandises avaient été prises à Londres. Le navire fut, en conséquence, déclaré de bonne prise.

Le brai, qui est une résine, avait été rendu liquide par la chaleur, et l'on y avait introduit la boîte de fer blanc avant qu'il ne fût durci par le refroidissement.

Une troisième galiote fut encore visitée le lendemain. En apercevant le corsaire, elle arriva du vent, mais elle ne put éviter l'abordage. Il y avait à bord un grand nombre de passagers français, qui ne voulurent point cependant trahir le secret du bâtiment où ils étaient embarqués.

Les papiers du bord se trouvaient bien en règle, mais malheureusement, en procédant à la visite, on trouva dans une cachette des paquets de tulle anglais qui prouvaient que le navire ne venait pas d'Alténa, comme les papiers l'indiquaient. Le navire fut donc arrêté et conduit à Ostende pour y procéder à une nouvelle visite, à l'effet de découvrir les papiers qui contenaient les véritables connaissements.

Le capitaine de la galiote, se trouvant trahi par la découverte des paquets de tulle anglais, vit bien que son navire ainsi que la cargaison étaient perdus, et il voulut s'attirer l'indulgence du gouvernement par une déclaration franche et complète.

— Je sais bien, dit-il au capitaine Fourmentin, qu'il m'est impossible de cacher bien longtemps d'où je viens, je vais donc vous indiquer où l'on a déposé les véritables papiers. Vous les trouverez dans une boîte de fer blanc, sur la carlingue du navire, sous une boîte de poivre qui touche la cloison de la chambre.

Cette déclaration abrégea les recherches; mais les connaissements indiquaient une partie de marchandises en tulle anglais, et ces tulles ne se trouvaient point à bord. On questionna le capitaine, qui avoua que ces tulles étant des marchandises anglaises qui l'auraient trahi, on les avait cachés entre le serrage et le bordage, et ils y furent en effet trouvés.

Le navire avait pris ses marchandises et ses passagers à Londres.

Un dogre hollandais fut le 4e navire qui éprouva l'effet de la vigilance du capitaine Fourmentin, il fut visité : son chargement consistait en vins que le capitaine déclarait avoir reçus d'un navire français qu'il avait rencontré échoué à la côte; mais on eut bientôt reconnu qu'il avait pris son chargement à Portsmouth.

Trois navires anglais, qui cherchaient à entrer dans le port de Flessingue, furent capturés l'un après l'autre, malgré leur résistance et leurs ruses; deux entrèrent dans le port de Dunkerque, et le troisième atteignit Boulogne.

Le capitaine Fourmentin faisait souvent une tournée au large et parcourait la côte d'Angleterre opposée au rivage de la Belgique; mais il n'y restait pas bien longtemps; il revenait bientôt à la station qu'il continuait de tenir aux environs de Flessingue.

Sa présence sur cette côte gênait tellement les fraudeurs qui fréquentaient le port que le nombre des navires qui se livraient à ce commerce diminuait sensiblement, et que tous les contrebandiers anglais et hollandais voués au service de l'Angleterre tremblaient au nom de ce fameux corsaire qui entravait toutes leurs opérations.

Les autorités de la place, qui voyaient avec peine la

diminution, et probablement la ruine de ce commerce si avantageux à leurs compatriotes, entravaient le corsaire autant qu'elles le pouvaient dans sa surveillance, et mettaient tous les obstacles possibles à ses démarches.

Descendait-il quelquefois à terre avec le canot du bord, pour reconnaître la force et le nombre des navires fraudeurs qui pouvaient se trouver dans le port, ou pour prendre les informations dont il avait besoin, il était continuellement suivi et pour ainsi dire harcelé par un nombre de marins anglais et hollandais, qui vociféraient contre lui des injures en cherchant à le dégoûter de descendre lui-même à terre. Un matelot eut même pris la hardiesse de lui demander pourquoi il n'avait pas osé attaquer un petit côtre anglais qui était sorti la nuit précédente avec un chargement de spiritueux. « Celui-là, ajouta-t-il, vous aurait bien répondu, il reviendra demain. »

Le capitaine Fourmentin ne jugea pas à propos de répondre à cette espèce de bravade et retourna à son bord, bien résolu de veiller le retour du bâtiment qui lui avait été signalé. Il le reconnut le surlendemain au point du jour; mais malheureusement l'obscurité de la nuit et l'ombre de la terre que le navire côtoyait lui en avaient caché trop longtemps l'arrivée. Il vit à sa position qu'il ne pourrait lui barrer l'entrée du port : il lui appuya cependant une chasse en le serrant le plus près qu'il put de la côte, dans l'espoir qu'une fausse manœuvre le mettrait à sa merci ; il l'approcha assez près pour lui envoyer quelques décharges de mousqueterie, auxquelles l'anglais, quoique sous pavillon hollandais, répondit par des coups de canon. *L'Enjôleur* l'avait presque atteint, mais au moment

où il allait pouvoir l'aborder, le fraudeur trouva un refuge dans le port de Flessingue, où il se croyait en sûreté sous la protection des autorités.

Ce navire n'avait échappé au corsaire français que par la connaissance parfaite que le capitaine avait de la plage, car la moindre hésitation le mettait à la côte ou au pouvoir de son chasseur.

Le capitaine Fourmentin se fit conduire immédiatement à terre dans le canot du corsaire, et fit opérer l'arrestation du navire et de l'équipage pour avoir tiré sur lui, ce que les autorités ne purent refuser, malgré la faveur dont ils entouraient ces sortes de bâtiments.

Le commandant de la place voulut avoir un entretien avec lui. Il le supplia d'abord de ne pas nuire, comme il le faisait, au commerce de la ville, puis, voyant que ses douces paroles et ses flatteries ne pouvaient faire dévier le capitaine Fourmentin de sa ligne de conduite, il employa la menace, même celle de le faire arrêter s'il n'obéissait pas à ses ordres, et il lui ordonna en conséquence d'entrer dans le port, et lui défendit surtout d'attaquer aucun navire qui se trouverait sous pavillon hollandais.

Les menaces du commandant de la place n'effrayèrent pas plus notre brave marin que ses prières et ses flatteries ne l'avaient gagné ; il le quitta en lui répétant qu'il connaissait ses instructions, et qu'il n'avait point d'ordre à recevoir de lui ; qu'il continuerait de visiter tous les navires qui passeraient, et que le premier qui n'amènerait pas au premier coup de fusil serait chassé et abordé.

A peine fut-il arrivé à son bord, qu'il eut l'occasion de prouver que les menaces du commandant de la

place ne l'avaient point intimidé. Il fit voile sur un navire qui lui sembla suspect, en tirant un coup de fusil pour l'avertir *d'amener*. Le navire n'obéissant pas à ce signal, le corsaire se couvrit de voiles pour le poursuivre et, malgré sa résistance, il l'aborda, le prit auprès du petit port de Fervert, éloigné de quelques lieues de Flessingue, et l'expédia sur Boulogne, où il fut déclaré de bonne prise.

Parmi les prisonniers faits dans ce dernier navire et qui furent conduits à Ostende, comme l'avaient été ceux faits dans les navires précédemment capturés, se trouvait un jeune mousse anglais d'environ 11 à 12 ans. La tristesse de cet enfant, les grosses larmes qui coulaient de ses yeux le firent remarquer du capitaine Fourmentin, qui, par l'intermédiaire de son interprète, lui demanda pourquoi il pleurait. Le petit Anglais, rassuré par l'air de bonté du capitaine français, lui avoua que l'idée de se trouver prisonnier en France, sans parents, sans amis, était la cause de son chagrin.

— Tu ne seras pas prisonnier, s'écria le généreux capitaine, je te ferai trouver une famille, des amis, je serai ton père, tu habiteras ma maison, et là tu trouveras aussi une bonne mère qui aura soin de toi, comme elle a soin de ses enfants.

Depuis ce jour, le jeune Anglais fut regardé comme un membre de la famille du capitaine Fourmentin; il eut la même instruction, les mêmes douceurs que ses enfants, et finit par oublier, pour ainsi dire, qu'il était dans un pays étranger.

Après la prise du dernier navire anglais dont nous venons de parler, le commandant de la place de Flessingue, voyant que le capitaine Fourmentin continuait

sa croisière sans s'embarrasser de ses menaces, résolut, d'accord avec les équipages anglais qui se trouvaient dans le port, de faire quelques démarches pour s'assurer de la force du corsaire français, et d'aviser ensuite aux moyens de s'emparer de ce croiseur incommode, en employant des péniches anglaises pour le surprendre.

Il s'embarqua donc un jour à bord d'une petite chaloupe anglaise, montée de bons rameurs anglais, et se fit conduire en rade à bord du corsaire, sous prétexte qu'il avait des instructions à donner au capitaine, et qu'il désirait, en conséquence, avoir un entretien avec lui.

Le capitaine Fourmentin, voyant arriver cette embarcation et craignant une surprise, lui ordonna de s'arrêter sous peine d'une décharge de mousqueterie. Le commandant de la place s'étant alors annoncé, on laissa approcher la chaloupe, et il monta à bord de *l'Enjôleur*. Mais les matelots anglais voulaient aussi sauter sur le pont du corsaire ; le capitaine les avertit que ceux qui franchiraient le bord seraient prisonniers de guerre, nul autre que le commandant de place ne pouvant être admis. Cet avis arrêta l'ardente curiosité des Anglais ; ils restèrent tranquilles dans leur chaloupe.

Le commandant renouvela au capitaine de *l'Enjôleur* ses plaintes et ses menaces, et lui réitéra l'ordre de ne plus attaquer aucun navire portant les couleurs hollandaises.

Le capitaine Fourmentin ne put que lui répéter que ses instructions étaient contraires à cet ordre, et qu'il ne l'exécuterait pas.

— Pour vous prouver, ajouta-t-il, que rien ne peut

influer sur ma résolution aussi bien que sur l'exécution des instructions que j'ai reçues, s'il se présentait un navire en vue, je courrais dessus malgré votre présence à mon bord, et vous pourriez assister à la visite et peut-être à la capture du bâtiment.

Le commandant, persuadé qu'il n'y avait rien à gagner sur cette énergique détermination, se rembarqua à bord de la chaloupe, et se dirigea vers le port en proférant quelques menaces qui ne furent pas écoutées.

Les fraudeurs anglais, voyant qu'il n'y avait aucun moyen de se débarrasser pacifiquement de ce surveillant actif, résolurent de s'emparer du corsaire par surprise et de le conduire en Angleterre. Ils équipèrent à cet effet une de leurs grandes péniches, montée d'un bon nombre d'hommes, bien armés, et profitèrent d'une nuit bien obscure pour se diriger sur leur ennemi et l'aborder sans avoir été aperçus.

Une partie de la nuit était déjà écoulée ; le corsaire était mouillé à une petite distance de Flessingue, au milieu d'une mer faiblement agitée par une petite brise ; l'ombre épaisse et mate confondait presque dans la même obscurité la mer, la côte, les navires et le ciel ; presque tout l'équipage de *l'Enjôleur* était au repos : quelques hommes seulement faisaient le quart sur le pont, et le capitaine Fourmentin, dans sa petite chambre, jouait aux cartes avec ses officiers, lorsque tout à coup son oreille, exercée à tous les sons que la mer ou le mouvement des navires peuvent produire, crut entendre un bruit faible qui lui parut suspect ; il lui semblait entendre le son cadencé de rames mues avec précautions et avec un ensemble parfait à une petite distance. Il monte aussitôt sur le pont,

écoute attentivement, et cherche à distinguer, à travers l'obscurité, l'embarcation d'où le bruit pouvait venir.

Il aperçut la péniche, qui, favorisée par les ténèbres et par la petite brise qui agitait la mer, portait droit sur le corsaire.

Une décharge de coups de fusil tirés en l'air annonça à nos aventuriers qu'ils étaient découverts, et on leur signifia aussitôt la défense d'avancer plus près sous peine de recevoir tout le feu du bord, ce qui les obligea d'arrêter la course rapide de leur embarcation.

Une voix de la péniche proclama qu'ils amenaient le commandant, et qu'ils étaient attachés au navire du gouvernement qu'on appelait le *stationnaire ;* mais cette nouvelle ruse n'eut pas plus de succès que les précédentes. On lui répondit que ce n'était pas l'heure de venir à bord d'un navire de guerre, et que si le commandant avait quelque chose à communiquer au capitaine, il avait la facilité de venir pendant la journée.

— Au reste, ajouta-t-on, si vous ne vous éloignez pas immédiatement, le corsaire va s'attacher à votre poursuite et vous accabler du feu de sa mousqueterie.

Pendant tous ces pourparlers, tout l'équipage avait eu le temps de monter sur le pont, et chacun était à son poste de combat, attendant les ordres du capitaine; mais la péniche anglaise ne voulut point s'exposer à une telle attaque ; elle s'éloigna et disparut bientôt dans l'ombre.

Ce fut la dernière tentative qui fut faite par les fraudeurs pour surprendre *l'Enjôleur*.

Le capitaine Fourmentin croisa encore quelque temps dans les mêmes parages ; mais les captures étaient rares ; les fraudeurs n'osaient plus aborder la

côte de Flessingne, et l'équipage de *l'Enjôleur* s'ennuyait d'une inaction aussi prolongée. Ils capturèrent encore quelques rares fraudeurs, et furent ensuite appelés à croiser dans les environs de Boulogne, non plus contre les contrebandiers, mais contre le commerce de l'ennemi, ce qui flattait davantage l'activité et l'ardeur de ces braves marins.

Le capitaine Fourmentin ne resta à Boulogne que deux ou trois jours pour accorder un peu de repos à son équipage, et faire à son navire les réparations dont il avait besoin. Il reprit aussitôt la mer, et il attaqua, à la pointe des Perrés, auprès de Folkestone, sur la côte d'Angleterre, un brick de 130 tonneaux, chargé de thé, qui entra le jour suivant dans le port de Boulogne.

Le corsaire, en abordant ce navire, avait éprouvé quelques avaries qui l'obligèrent à accompagner sa prise en ce dernier port, où il se fit réparer avec toute la diligence possible; puis il reprit ses courses, qui devaient encore être fatales au commerce britannique.

Une nuit que *l'Enjôleur* se trouvait à la côte d'Angleterre à louvoyer en compagnie avec deux autres corsaires : *le Cygne*, capitaine Marbesh [Marbaisse], et *les Deux frères*, capitaine Nicolas Fourmentin, les trois capitaines, jugeant que le temps était peu favorable pour leur croisière, se décidèrent à 4 heures du matin à revirer en France. *L'Enjôleur* amarina un navire anglais et continua sa route. On apercevait encore à une certaine distance en avant, à peu près à *mi-canal*, les deux autres corsaires qui faisaient route pour les côtes de France, lorsque la vigie cria : « navire! » Il était 6 à 7 heures du matin, le jour com-

mençait à poindre. On mit aussitôt le cap sur la voile en vue, mais en l'examinant avec attention on reconnut un de ces forts bricks que l'amirauté anglaise avait fait construire, d'une force supérieure contre les corsaires français ; on voulut chercher à l'éviter, mais le croiseur avait reconnu depuis longtemps les 3 corsaires, et avait manœuvré pour leur gagner le vent; il n'y avait pas moyen de lui échapper : il fallait être pris, coulé, ou lui regagner le vent malgré lui, ce qui ne paraissait guère possible, vu la force et l'agilité du navire anglais. C'est cependant cette dernière résolution que prit le capitaine Fourmentin, qui était le plus rapproché du croiseur anglais. Malgré le feu de l'ennemi qui pouvait à chaque instant couler à fond sa frêle embarcation, il était déterminé à passer, et il passa. Mais quels prodiges de valeur ne lui fallut-il pas employer! La misaine était traversée, il la fit amener et orienter pour hâler la bouline. Tous les hommes, couchés sur le pont pour ne pas être sacrifiés par les boulets et la mitraille du navire, tremblaient en regardant leur audacieux capitaine, qui, seul, debout à la barre, exposé à tout le feu des Anglais, cherchait à accoster son ennemi pour lui prendre le vent. Les deux navires se touchent; au cri, « feu ! » tout l'équipage français se lève comme un seul homme et une grêle de balles ensanglante le pont du croiseur, qui, au milieu de la confusion, ne remarque pas le petit corsaire qui, se glissant sous son beaupré, se trouve en un instant au vent à lui. Tous les efforts du puissant croiseur devinrent alors inutiles: *l'Enjôleur* se rit de son agilité et de toute sa puissance; il défie la poursuite de ce terrible ennemi. L'Anglais, étonné de l'adresse et de l'audace de son

frêle adversaire, et convaincu qu'il ne peut plus l'atteindre, s'attache à la poursuite des deux autres corsaires qu'il croit pouvoir encore saisir. *Le Cygne*, qui était le moins éloigné, se trouve bientôt à la portée du boulet ; mais moins heureux que son camarade, il est coulé à fond en un instant par l'artillerie ennemie. Le capitaine Marbesh et un grand nombre de ses hommes furent sauvés par le navire anglais, qui continua sa poursuite sur le 3e corsaire, qu'il ne put atteindre.

— Qui sont, demanda le capitaine anglais au capitaine Marbesh, ces deux lougres en vue ?

— Celui à qui vous venez d'avoir affaire est le capitaine Jacques-Oudart Fourmentin.

— Goddam, s'écria l'Anglais, c'est lui que je cherche ! Si je l'avais su, vous seriez encore dans votre navire et j'aurais tout sacrifié pour m'emparer de lui ; ma mission est de le chercher, et si je l'amène en Angleterre ma fortune est faite.

— Capitaine, répondit Marbesh, vous aurez bien du mal à le prendre. Vous voyez cet autre corsaire : le capitaine qui le commande est son frère, et une fois engagé avec l'un, l'autre accourrait aussitôt sur vous, et je ne sais si ces deux lions ne vous enlèveraient pas.

Après cette mauvaise rencontre, *l'Enjôleur* atteignit Calais pour faire réparer les avaries qu'il y avait éprouvées, et fut bientôt en état de reprendre la mer pour voler à de nouveaux combats.

Aussitôt que le capitaine Fourmentin jugea le vent favorable, il appareilla vers la fin d'un beau jour, et poussé par un bon frais de vent, il atteignit bientôt la rive britannique. En louvoyant le long de la plage, enveloppé dans l'ombre dont le voilaient la nuit et le

voisinage de la terre, il voguait dans l'attente de quelque nouvelle proie, quand la vigie annonça un navire de haut bord dans le sud-ouest de son horizon. Le capitaine l'ayant reconnu fit aussitôt porter dessus ; en l'approchant, il se met lui-même à la barre pour en opérer l'abordage que le navire ne peut éviter, malgré son adroite manœuvre. Les Français sautent intrépidement sur le pont ennemi ; mais le combat ne fut pas long : l'équipage anglais, se trouvant ainsi inopinément abordé, ne put résister à l'audacieuse attaque des marins boulonnais, et il se rendit après un léger engagement.

C'était un beau trois-mâts, qui revenait des colonies avec une riche cargaison, dont la valeur, ajoutée à celle de tant d'autres prises, fit oublier à nos braves marins les fatigues et les dangers auxquels ils avaient été exposés pendant toute leur croisière.

Cette nuit était la dernière que *l'Enjôleur* devait passer à la mer avant de désarmer ; mais le capitaine voulut la signaler par un nouvel exploit ; un second navire anglais parut et fut enlevé dans les mêmes eaux que le trois-mâts dont nous venons de parler.

Ces deux bâtiments arrivèrent à Calais pendant la même journée.

De là, *l'Enjôleur* se dirigea sur Boulogne, où il désarma après avoir terminé sa brillante croisière.

L'année 1799 fut célèbre dans les Annales de la marine de Boulogne par la mort glorieuse du capitaine Denis Fourmentin.

Après avoir commandé plusieurs corsaires sur lesquels il s'illustra par son courage et par de nombreux succès, il prit le commandement du *Grand Furet*, avec lequel il entreprit une nouvelle croisière.

Un jour qu'il était à louvoyer à une petite distance du port de Boulogne, de compagnie avec un autre corsaire commandé par le capitaine Audibert, il eut connaissance d'un navire anglais à quelque distance au large, et il gouverna aussitôt dessus.

La manœuvre de ce navire, son apparence, la forme de ses voiles, la manière dont elles étaient orientées lui firent penser que c'était un fort navire marchand, d'autant plus qu'en plein jour on ne lui distinguait aucune batterie. Il l'atteignit bientôt; mais au moment où il allait l'aborder le navire, démasquant ses batteries, lui envoya une bordée qui jeta l'épouvante dans tout l'équipage. C'était un croiseur masqué dont la batterie couverte était armée de 24 canons ; un nombreux équipage couvrait son pont.

Au bruit de cette volée d'artillerie, tout fut en confusion dans le corsaire français :

— Capitaine, s'écriait-on de toutes parts, c'est un navire armé, revirons.

— Il est trop tard, s'écria l'intrépide capitaine Denis Fourmentin, il faut qu'il soit abordé.

Et un coup de barre porte *le Grand Furet* sur le croiseur. L'intrépidité du capitaine exalta le courage de ses hommes ; la fureur et les cris avec lesquels s'exécuta l'abordage épouvantèrent les marins anglais. On remarqua à leur bord un moment d'hésitation ; mais bientôt un feu roulant de mousqueterie ensanglante les deux ponts ; le capitaine Denis, une carabine à deux coups à la main, était partout dans le plus fort de la mêlée pour soutenir la valeur de ses matelots. Une balle qu'il reçut dans le poignet lui fit tomber son arme ; il la ramasse de sang-froid et continue à parcourir le pont en donnant ses ordres.

— Vous êtes blessé, capitaine, lui dit un officier, en voyant le sang couler de son bras !

— Non, répondit l'intrépide marin, je ne suis pas blessé ; va à ton poste. Je suis au mien.

Puis, jetant sa carabine sur le pont, il s'écria : « C'est ici que je périrai. »

Ce combat acharné durait depuis plus d'une heure ; on voyait cependant le feu de l'Anglais un peu diminuer, et le capitaine Denis ne désespérait pas du succès, lorsqu'une balle lui traversa la poitrine et le renversa sur le pont. Il se releva, et comme on voulait le porter au chirurgien.

— Non, dit-il, tant que je vivrai, je commanderai mon navire, et jamais l'Anglais n'aura *le Furet*.

On le conduisit cependant dans sa chambre, où le chirurgien pansa ses blessures ; aussitôt après il remonta sur le pont ranimer la bravoure de son équipage, mais ses forces l'abandonnèrent, et il fut immédiatement conduit à sa chambre.

Le second capitaine prit alors le commandement, et il se montra digne de son chef. Le feu s'était ranimé avec une nouvelle ardeur à bord de l'Anglais au moment où la blessure du capitaine Fourmentin avait produit un découragement passager dans l'équipage, qui reprit bientôt une nouvelle intrépidité pour venger son capitaine.

Ce fut alors que l'autre croiseur corsaire arriva, et aida *le Grand Furet*, qui était alors en partie démâté, à s'éloigner de son puissant ennemi. Le croiseur anglais vit les deux corsaires lui échapper sans chercher à rengager le combat : il avait été si maltraité, et l'intrépidité de l'équipage français l'avait tellement rempli d'effroi qu'il se trouva heureux d'en être débarrassé.

On a su depuis que le capitaine anglais avait été débarqué mourant dans le port de Deal, et qu'il ne survécut que quelques heures à son arrivée dans ce port. On apprit aussi, par le rapport du capitaine anglais et par les conversations de son équipage, qu'ils avaient été sur le point de se rendre, mais que, voyant le feu des Français diminuer, ils avaient repris courage : c'était au moment où le capitaine Denis Fourmentin avait été blessé mortellement.

Les deux corsaires, après s'être ainsi éloignés du croiseur anglais, se dirigèrent sur Boulogne, où ils arrivèrent bientôt après (1).

Rien ne pourrait peindre la consternation et l'effroi que cette terrible catastrophe répandit dans la population maritime de Boulogne. Le corsaire, qui se traîna tout désemparé contre le quai, fut aussitôt comme assiégé par une foule de mères, d'épouses, de marins de tout âge, qui venaient, remplis d'inquiétude et les larmes aux yeux, s'informer du sort de leurs enfants, de leurs maris, de leurs parents qui se trouvaient à bord. Mais ce qui excitait au plus haut degré la douleur et la compassion des spectateurs, c'était la vue de l'intrépide capitaine Denis Fourmentin, que l'on portait mourant à son domicile. Des pleurs coulaient

(1) Le *Moniteur* du 27 nivôse an VII enregistra l'arrêté pris ce même jour par le Directoire exécutif, et dont voici le texte :

« Le Directoire exécutif, après avoir entendu le rapport du Ministre de la Marine et des Colonies sur le combat soutenu le 14 de ce mois par les corsaires *le Furet*, armé de 4 obusiers de 12, et *le Rusé*, de 8 canons de 3, contre une corvette anglaise portant 18 canons de 18 en batterie et 4 obusiers de 36 sur les gaillards, Arrête : Art. 1er. Le citoyen Audibert, enseigne de vaisseau, commandant *le Rusé*, est promu au grade de lieutenant en récompense du courage et de l'habileté qu'il a déployés dans le combat. — Art. 2. Le ministre de la Marine transmettra à la famille du citoyen Fourmentin, capitaine du corsaire *le Furet*, et mort des blessures qu'il a reçues en attaquant un ennemi supérieur en forces, les regrets du Directoire exécutif sur la perte du brave marin.

de tous les yeux en voyant ce marin audacieux près de rendre le dernier soupir, victime de son courage au moment où une carrière brillante s'était ouverte pour lui.

Le capitaine Jacques-Oudart Fourmentin, qui venait de désarmer *l'Enjôleur*, fut bientôt auprès de son frère, à qui les médecins prodiguaient tous leurs soins, mais toute leur habileté ne put sauver l'illustre blessé.

Une foule de parents et d'amis étaient venus comme pour assister à ses derniers moments : un silence effrayant régnait dans la chambre, la douleur avait fermé toutes les bouches, et tout le monde attendait le moment suprême, lorsque le héros mourant, soulevant sa main, la présente à son frère en signe d'adieu.

— Je n'ai qu'un regret en mourant, lui dit-il, c'est de ne pas avoir eu le temps d'assurer la fortune de mes enfants : la mort ne m'effraie pas, mais je meurs trop tôt! l'Anglais m'a tué! Toi, Bucaille Fourmentin, je te connais, tu me vengeras.

Et peu après, il rendit le dernier soupir.

Personne n'a jamais ressenti la perte d'un frère avec autant de douleur que le capitaine J.-O. Fourmentin ressentit celle de son frère aîné, qui avait partagé depuis sa plus tendre enfance tous ses plaisirs, toutes ses peines, tous ses travaux, et pour qui il aurait sacrifié jusqu'à sa vie.

Accablé par la douleur et excité par les sollicitations de sa femme, il résolut de ne plus naviguer pendant plusieurs années et de jouir tranquillement de la fortune que son courage lui avait acquise; mais des événements imprévus vinrent l'arracher à sa douleur et l'obligèrent à changer sa résolution.

En l'année 1801, Bonaparte, alors premier consul,

après avoir résolu, en attaquant directement l'Angleterre, de frapper la main ennemie qui avait soulevé tour à tour contre la République tous les grands et les petits états de l'Europe, et de terminer ainsi cette série de guerres que la France était continuellement obligée de soutenir, choisit Boulogne pour le centre de ses opérations, et fit exécuter d'immenses travaux dans le lit et sur les bords de la Liane, avec une rapidité et un enthousiasme que lui seul avait le secret d'inspirer.

Tous les ports de la Hollande et de la Manche, ceux du Nord et du Midi, préparaient et envoyaient à travers les divisions ennemies leur contingent de barques légères, pour former à Boulogne la Flottille qui devait opérer la descente en Angleterre.

Le cabinet britannique, de son côté, effrayé de ces armements et de leur destination, s'était déterminé à prendre une offensive vigoureuse contre ces premières tentatives d'exécution ; une flotte nombreuse se réunit dans la Manche, et lord Nelson, en ayant pris le commandement, cingla immédiatement vers Boulogne avec la plus grande partie de sa division.

Trois vaisseaux, trois frégates, 5 bombardes, 30 canonnières, côtres et autres bâtiments de guerre, parurent à la vue ce port, et se joignirent aux croiseurs qui y étaient déjà en croisière pour observer les mouvements de la petite flottille française, et intercepter le passage aux nombreux bâtiments légers expédiés à Boulogne de tous les ports de la Manche et de l'Océan.

L'amiral français Latouche-Tréville avait établi devant le port une ligne d'embossage composée de 7 canonnières et 18 bateaux plats, qui, en étendant leur front, en favorisaient l'entrée aux divisions qui pou-

vaient continuellement se présenter, et le protégeaient contre l'agression de la flotte ennemie. Une division de bateaux se tenait en réserve, prête à appuyer notre ligne en cas d'attaque.

La plus grande partie des marins de Boulogne, et principalement les maîtres pêcheurs, habiles praticiens de ces parages, furent embarqués sur les barques légères qui composaient la Flottille. Le capitaine Jacques-Oudard Fourmentin fut particulièrement remarqué ; on lui confia le commandement d'un petit aviso chargé d'observer toutes les manœuvres de l'ennemi et d'éclairer tous ses desseins.

Ce fut le 4 août qu'eut lieu le premier engagement important entre la Flottille boulonnaise et l'escadre britannique : toutes les attaques de l'ennemi furent repoussées avec la plus grande énergie par notre division, assistée des batteries de la côte ; et les navires anglais furent obligés d'aller reprendre leurs positions au large.

L'escadre anglaise succomba encore dans son dernier effort qu'elle fit vers la chute du jour, et l'amiral Nelson jugea prudent de quitter provisoirement une position qui pouvait devenir dangereuse pour ses bâtiments.

Le jour suivant, l'escadre nombreuse avait disparu, et l'on n'apercevait plus que quelques croiseurs chargés d'observer les mouvements de la Flottille.

Nelson, pour apaiser le mécontentement que sa défaite avait causé en Angleterre, pensa qu'il devait effacer ce revers par une victoire, et il résolut de tenter une nouvelle attaque.

J'ai devant moi plusieurs relations du combat que je vais retracer au lecteur, mais comme j'ai eu l'oc-

casion d'en avoir des détails circonstanciés par un grand nombre de marins qui y ont assisté comme acteurs, j'ai pu remarquer dans toutes ces relations quelques erreurs et quelques omissions importantes, principalement en ce qui regarde le capitaine Fourmentin, dont aucun historien ne parle, et qui, cependant, peut revendiquer la gloire d'avoir, en cette circonstance, sauvé la Flottille, et procuré à notre marine une victoire, au lieu d'une défaite inévitable sans sa perspicacité.

L'aviso que commandait le capitaine Fourmentin était une longue péniche à rames et à voiles, qui se distinguait par la rapidité de sa marche et la facilité de ses mouvements, qualités précieuses et qui étaient nécessaires pour les hasardeuses observations que faisait souvent le capitaine Fourmentin ; en s'attachant toujours à la suite des navires anglais, qu'il ne perdait de vue que lorsqu'ils se retiraient à une grande distance vers les côtes britanniques, il craignait toujours quelque ruse, et cherchait à découvrir au péril de sa vie ou de sa liberté les manœuvres couvertes de l'ennemi.

Le 15 août, au retour de sa croisière d'observation, il se dirigea avec vivacité vers le bâtiment que montait Latouche-Tréville, et demanda à lui parler en particulier ; il avait des communications importantes à lui faire.

Lorsque Fourmentin fut devant lui :

— Eh bien ! capitaine, lui dit cet amiral, l'escadre anglaise vient de se retirer, les vaisseaux de haut bord ont disparu ; mais que signifie cette multitude de petits croiseurs que l'on voit louvoyer au large ?

— Amiral, répondit notre célèbre marin, préparez-

vous à combattre cette nuit : avant une heure du matin vous aurez les péniches anglaises à bord de vous.

— Comment! dit l'amiral, la flotte anglaise s'est retirée : elle n'osera pas nous attaquer cette nuit, et d'ailleurs nous sommes prêts à la recevoir.

— Non, amiral, vous n'êtes pas préparé; vos canonniers, je le sais, sont à leur poste; mais vous n'aurez pas à combattre les navires de haut bord, qui seront hors de vue pour ne pas nous donner l'éveil; les canons ne pourront rien contre des péniches chargées de soldats et de marins, qui se glisseront dans l'ombre et qui seront à bord de nous avant que vous les ayez aperçues. Je crois prudent de faire venir des troupes à bord des canonnières et des bateaux plats de la ligne : on ne risque rien pour se mettre en état de repousser une attaque, même quand cette attaque n'aurait pas lieu. Le nombre de petits croiseurs, que vous voyez au large, sont là en position de s'approcher de la côte pour recueillir les débris de leur expédition, si elle ne réussit pas.

— Votre conseil est bon, répond l'amiral, et je le suivrai; vous irez vous-même immédiatement à terre, porter les ordres nécessaires pour l'embarquement des troupes, et pour vous munir en même temps d'une certaine quantité de fusées. Je vous charge de faire placer les avisos en avant de la ligne, et de leur distribuer vos fusées, pour qu'ils puissent au premier bruit donner le signal de l'approche de l'ennemi.

Ces ordres furent ponctuellement exécutés, et la suite nous montrera combien les prévisions du capitaine Fourmentin étaient justes, et combien les mesures prises par ses conseils contribuèrent à l'impor-

tante victoire que la Flottille remporta la nuit suivante.

Lord Nelson, pensant, comme nous l'avons déjà dit, qu'il importait à sa réputation d'effacer sa première défaite par un triomphe, résolut de tenter une nouvelle attaque.

La singularité des préparatifs qu'il fit pour cette nouvelle entreprise préoccupait vivement l'opinion publique en Angleterre.

Tous les galleys, espèces de péniches légères à rames, dont se servent les smoglers, qui se trouvaient sur cette côte, furent réunis en flottille, et reçurent 4.000 soldats de marine à leur bord.

La nature de cette expédition exigeait, en effet, des éléments spéciaux : comme elle devait s'exécuter mystérieusement et dans l'ombre, il lui fallait des barques qui pussent échapper aux regards exercés des gabiers, et des rames qui frappassent la mer sans bruit; et comme le succès pouvait dépendre d'une action courte, mais acharnée, d'une lutte corps à corps, il lui fallait des hommes de résolution et de dévouement.

Il crut trouver toutes ces conditions dans l'escadrille qu'il joignit à sa flotte, et il reparut devant Boulogne; mais il se retira bientôt après vers la côte d'Angleterre pour ne pas laisser soupçonner ses projets.

L'amiral français, après avoir donné les ordres pour l'embarquement d'un certain nombre de troupes, fit donner le signal à tous les bâtiments de la ligne et à toutes les batteries de se tenir prêts pour un engagement général.

Dès que la nuit fut descendue sur la rade, des garnisons tirées des 46e, 57e et 108e demi-brigades,

furent placées à bord de la division de défense ; des filets d'abordage enveloppèrent tous ces bâtiments, et le capitaine Fourmentin, suivant les ordres de l'amiral, plaça en vedette, en avant de la ligne, les chaloupes-avisos, qui étaient disponibles, pourvues de fusées à l'effet de signaler l'approche de l'ennemi.

La première partie de la nuit s'écoula dans le calme le plus profond ; tout était muet et tranquille sur cette mer, comme sur ces navires où tant d'hommes veillaient pourtant dans l'attente du carnage. La nuit était si noire que le ciel, la mer, la rive se confondaient dans une même obscurité.

Le capitaine Fourmentin avait annoncé pour une heure l'arrivée des péniches anglaises, mais à peine était-il minuit qu'une fusée annonça l'ennemi. Aussitôt un bruit de rames, le craquement de nombreuses fusées, des cris d'alarme se firent entendre : c'étaient les chaloupes-avisos placées en vedette, qui, ayant aperçu une multitude de petits navires, se reployaient sur la ligne en signalant l'ennemi. Une seule, qui se trouvait trop avancée, avait été surprise par les Anglais.

Chaque homme, sur nos bâtiments, fut aussitôt à son poste de combat : chacun, la main sur ses armes, interrogeait des yeux la direction dans laquelle devait se trouver l'ennemi.

Il ne tarda pas à paraître. Ses embarcations, voyant leur approche découverte, firent force de rames pour joindre notre division qu'il atteignit au milieu d'une grêle de balles et de mitraille.

La première canonnière qui fut enveloppée était *l'Etna*, que le capitaine de vaisseau Pévrieux, commandant de la rade, montait en personne. L'attaque

et la défense rivalisèrent d'impétuosité et d'acharnement ; deux fois maître d'une grande partie du pont, l'ennemi, malgré son nombre, en fut deux fois rejeté par l'intrépide équipage qu'électrisait la valeur de son commandant.

Les chaloupes canonnières *le Volcan* et *la Surprise* se défendaient avec une valeur égale contre des forces tellement supérieures que l'un et l'autre eussent dû succomber.

Cette dernière, assaillie par 7 péniches, parvint pourtant, dans un combat si inégal, à en couler 4, et à amariner les 3 autres.

L'attaque s'était étendue sur toute la longueur de la ligne, et pourtant nos matelots et nos soldats rivalisaient de calme et de valeur ; l'ennemi, malgré sa supériorité numérique et son énergie, était arrêté ou repoussé de tous les bâtiments, dont le pont et les bords étaient changés en champ de carnage.

Les Anglais, dit M. P.-J.-B. Bertrand dans son *Histoire de Boulogne*, s'accrochaient aux filets, y restaient suspendus, et s'y trouvaient percés de balles, de bayonnettes, de piques et de crocs, qui les renversaient dans la mer ; d'autres se cramponnaient aux bords des bâtiments et avaient aussitôt les poignets coupés, la tête écrasée par les boulets jetés à la main, ou la poitrine défoncée à coups de leviers ; d'autres enfin, parvenus à s'introduire dans les bâtiments, les métamorphosaient en champs de bataille où les Français occupaient la poupe et les Anglais la proue, selon que l'on s'était rallié d'un côté ou de l'autre. L'acharnement était extrême ; ce n'était plus qu'un massacre ; les hommes s'attaquaient corps à corps, se perçaient de coups de lance, de sabre et de poignard ; enfin

l'ennemi, battu de toutes parts, fut obligé de se retirer et cessa cet horrible combat, qui dura néanmoins jusqu'à 4 heures du matin.

Ce ne fut en effet que vers le jour que cessa cette lutte acharnée, où les Anglais perdirent un grand nombre d'embarcations prises ou coulées, et 500 de leurs hommes les plus braves, parmi lesquels on compta 43 officiers. La perte du côté des Français ne s'éleva qu'à 37 hommes.

Le soleil, en se levant, éclaira de ses premiers rayons la retraite de l'escadrille, et apprit à notre ligne le danger qu'elle avait couru, en lui révélant le nombre de ses ennemis; une centaine de petits bateaux, tout fracassés par la mitraille, regagnaient péniblement le large, et furent reçus par cette multitude de petits croiseurs observés pendant la journée, et qui, ayant voulu profiter du moment où le combat était le plus acharné pour se jeter entre la côte et notre Flottille, avaient été forcés par le feu de nos batteries à se reporter plus au large.

La paix d'Amiens, conclue au mois d'octobre 1801, rendit le capitaine Fourmentin au repos et à sa famille, au grand contentement de sa femme, qui désirait le retirer de la navigation.

Mais cette paix si précieuse à la France ne fut pas de longue durée : au mois de mai 1803, la guerre recommença de nouveau ; les armements en course se renouvelèrent avec la plus grande activité, et le capitaine Fourmentin, après quelques hésitations, prit le commandement du corsaire *l'Impromptu*.

En quittant le port de Boulogne, il alla croiser dans les parages de Dieppe, à la rencontre des navires anglais qui revenaient de leurs lointains voyages,

rassemblés en convois ; mais les nombreux croiseurs qu'il rencontrait à chaque instant le mirent presque dans l'impossibilité de se diriger sur la côte britannique. Il le tenta cependant ; mais les dangers qu'il courut dans cette tentative, et dont il ne se tira qu'à force d'adresse et de courage, le firent songer à choisir d'autres parages pour continuer sa croisière.

Il avait remarqué que la plus grande partie de l'escadre nombreuse que l'Angleterre envoyait en croisière pour saisir les bâtiments français destinés pour un des ports de la Manche s'était concentrée dans cette partie du canal, et qu'elle était divisée en 3 corps placés obliquement dans toute la largeur de cette mer. Le premier corps croisait près de la côte d'Angleterre, le second au milieu du canal, et le troisième s'approchait des côtes de France.

Il jugea donc qu'une croisière dans la mer du Nord, où il ne prévoyait pas trouver un si grand nombre de navires de guerre, serait moins dangereuse et beaucoup plus profitable ; il se dirigea en conséquence vers ce point. La connaissance qu'il avait des lieux lui donna les moyens d'éviter l'attaque d'un grand nombre de croiseurs qui le harcelaient dans sa marche ; il captura même un navire anglais chargé de bois, qui fut envoyé à Calais.

En passant près du port de Dunkerque, il voulut se fournir de bons pilotes pour les parties de la mer du Nord où il voulait croiser, mais il ne s'en trouvait alors aucun de disponible ; de sorte que, pour ne pas perdre de temps, il résolut de s'en passer et de continuer sa route sur Iarmouth.

Les vivres du bord diminuaient, et il était prudent de les renouveler pour ne pas se trouver à dépourvu

pendant la croisière, puisqu'il était probable qu'ils seraient quelque temps sans entrer dans aucun port de France; mais il lui coûtait d'aller encore perdre un temps précieux à Dunkerque, leur expédition se trouvant déjà retardée par les obstacles qu'il avait jusqu'alors rencontrés.

— Consentez-vous, demanda-t-il à son équipage, à être mis à la demi-ration ? Je vous promets que tous les officiers du bord et moi-même serons portionnés de la même manière.

Les acclamations de ses marins lui ayant donné l'assurance de leur consentement, on fit route immédiatement vers le Nord.

Le premier navire que *l'Impromptu* rencontra sur la côte d'Iarmouth fut une goëlette anglaise arrivant de Norvège et chargée de bois de construction; elle fut poursuivie, abordée et capturée sans beaucoup de résistance, et immédiatement expédiée sur Dunkerque, où elle arriva à bon port.

Vingt navires neutres furent successivement visités, mais comme leurs papiers étaient en règle et qu'on reconnut facilement leur nationalité, on les laissa librement continuer leur route.

L'équipage était ennuyé de ne rencontrer que des navires non ennemis qu'il ne pouvait capturer, lorsqu'un soir une nouvelle voile fut signalée par le vigie. Ordre fut aussitôt donné de gouverner sur ce navire, qui lui-même semblait venir dans la direction du corsaire.

Pendant cette marche, le capitaine, les yeux toujours attachés sur le navire, soupçonnait quelque ruse de sa part; ses formes rases et l'ensemble de sa voilure lui étaient suspects; mais il voulait satisfaire à l'impa-

tience de son équipage, et ne pas paraître renoncer à une capture que ses hommes désiraient avec tant d'ardeur.

Lorsqu'il put apercevoir le travers du navire, il le reconnut aussitôt pour un fort brick de guerre de la marine anglaise, qui voulait, en simulant la manœuvre d'un bâtiment marchand, l'attirer près de lui. Convaincu de l'impossibilité de résister à un si puissant adversaire, *l'Impromptu* se couvrit de voiles pour se soustraire à la chasse du croiseur, qui, se voyant reconnu, lui envoya une bordée et s'attacha à sa poursuite. Ce ne fut que par de savantes manœuvres que le corsaire échappa.

Peu après, une nouvelle rencontre avec un autre brick de la même force exposa le capitaine Fourmentin à un nouveau danger, dont il se tira avec le même bonheur.

Se voyant ainsi tous les jours exposé à la rencontre des nombreux croiseurs qui surveillaient aussi ces parages, il résolut, pour les éviter, de pousser plus au Nord dans la baie de Lime, à 20 lieues de Cromer, sur la côte d'Angleterre, où il ne soupçonnait pas un si grand nombre de navires de guerre, et de s'y établir en permanence sans chercher à s'en éloigner.

Le lendemain, comme le corsaire arrivait à l'entrée de la baie, on eut connaissance d'un convoi de bâtiments anglais qui venait de la mer Baltique. Cette flottille, composée d'une multitude de navires marchands chargés d'approvisionnements de toutes sortes de marchandises, naviguait sous l'escorte de plusieurs vaisseaux de guerre sans penser à soupçonner la présence d'un croiseur français dans cette partie des côtes

britanniques, et tous voguaient pour ainsi dire avec sécurité vers leur destination.

Le capitaine Fourmentin prit si bien ses mesures pour ne pas attirer sur lui les forces réunies des convoyeurs, et manœuvra avec tant d'adresse que six bricks furent en peu de temps abordés et pris sans qu'un seul coup de fusil eût été tiré.

Cette capture fit oublier aux marins français toutes les fatigues, les privations et les dangers auxquels ils avaient été exposés depuis le commencement de la croisière. Trois de ces navires arrivèrent à Flessingue, deux à Ostende et le sixième à Newport.

Presque tous les marins de *l'Impromptu* avaient été embarqués sur les 8 navires amarinés pendant la croisière, pour les conduire dans les ports de France, et le capitaine Fourmentin, voyant son équipage réduit à un très petit nombre d'hommes suffisant à peine pour la manœuvre, se vit contraint de terminer ainsi sa course du Nord, et de retourner vers quelque port français pour rafraîchir et reposer son équipage ; il arriva bientôt à Calais, où il désarma.

Malgré les obstacles nombreux et la force des croiseurs contre lesquels *l'Impromptu* eut à lutter pendant cette croisière, on peut évaluer à une somme très importante la perte qu'il fit éprouver au commerce anglais.

Le capitaine Fourmentin revint à Boulogne, où les sollicitations pressantes et les prières de sa femme le confirmèrent dans la résolution de ne plus se hasarder dans les hasards des croisières, et en conséquence de ne plus accepter le commandement d'aucun corsaire : mais, comme le dit le proverbe, on ne peut pas dire : fontaine, je ne boirai plus de ton eau; les cir-

constances sont souvent plus fortes que les résolutions.

Aussitôt après son retour, le préfet maritime le mit en activité et lui confia les fonctions d'officier de port, malgré les réclamations qu'il fit pour en être dispensé.

C'était l'époque où se faisaient à Boulogne les formidables armements ordonnés par l'empereur ; c'était dans ce port qu'était le centre des opérations du nouveau souverain ; là se pressaient les vastes préparatifs de l'expédition où il devait écraser l'Angleterre; là se trouvaient rassemblés cette belle armée et ces intrépides marins qui attendaient le signal pour voguer contre cette ennemie acharnée du nom français. Il avait réuni sur la plage de Boulogne l'élite des forces militaires de la France, et une marine artificielle dont toutes nos eaux s'étaient couvertes à sa voix.

L'empereur venait d'instituer l'ordre de la Légion d'honneur, et après avoir inauguré cette institution sous les voûtes du Dôme des Invalides, au milieu des débris vivants de nos victoires, il avait fixé au 15 août la grande cérémonie de la première distribution des croix pour l'inaugurer au milieu de ses soldats.

Tous les braves de l'armée et de la marine devaient recevoir des mains de l'Empereur l'étoile qui leur avait été accordée en échange des armes d'honneur qu'ils avaient gagnées, par leur courage.

Le capitaine Fourmentin fut un des élus à qui Napoléon remit, en ce beau jour, la croix de la Légion d'honneur pour récompense de leur dévouement à la patrie.

Il y avait environ six mois qu'il remplissait les fonctions d'officier de port à Boulogne, lorsque divers armateurs vinrent lui offrir le commandement de cor-

saires à son choix, avec des avantages considérables; mais décidé à ne plus commander en course, il refusa, malgré leurs instances et leurs offres avantageuses, toutes les propositions qu'on put lui faire à cet égard.

Cependant un des armateurs dont nous avons parlé, M. Merlin-Dubreuil, insista plus longtemps et avec plus d'instances que les autres, pour déterminer le capitaine Fourmentin à commander son corsaire ; et voyant toutes les avances repoussées, il tenta un autre moyen qui ne pouvait manquer de réussir, s'il parvenait à mettre les autorités militaires et maritimes dans ses intérêts, et il réussit en effet, comme nous allons le voir.

M. Merlin-Dubreuil était un armateur d'une grande probité et de beaucoup de capacité, mais ses corsaires n'avaient pas été heureux; il en avait perdu plusieurs par l'inhabileté et le peu de courage des capitaines qui les avaient commandés; il lui en restait encore un, *l'Adolphe*, qui avait navigué depuis plusieurs années sous le commandement de 7 différents capitaines, sans avoir réussi à amener un seul navire en France.

M. Merlin se trouvait donc à peu près ruiné, ce qui explique l'obstination avec laquelle il persistait à vouloir déterminer le capitaine Fourmentin à commander pour lui : il pensait que lui seul était capable de rétablir sa fortune, et il avait résolu d'employer tous les moyens possibles pour le déterminer, et même l'obliger, à commander *l'Adolphe*.

Se trouvant en relations d'amitié avec les principaux officiers de l'armée et de la flotte qu'il traitait souvent dans ses somptueuses demeures de Boulogne et de Isques, il jugea qu'il serait facile de les mettre dans ses

intérêts et de les engager à donner des ordres en conséquence desquels le capitaine Fourmentin se verrait obligé de prendre le commandement de *l'Adolphe*. Ses espérances ne furent point trompées; car peu de jours après que notre intrépide marin eut reçu la croix des mains de l'Empereur, le maréchal Soult le fit appeler.

— Capitaine, lui dit l'illustre maréchal, vous pas sez pour le marin qui connaissez le mieux la côte d'Angleterre.

— Mon général, reprit le modeste capitaine, je ne puis pas vous dire que je ne connaisse pas la côte d'Angleterre; mais il y a à Boulogne 50 capitaines qui la connaissent au moins aussi bien que moi.

Et il lui en nomma plusieurs, entre autres les capitaines Fresson, Lantonne, etc.

— On ne m'a pas parlé d'eux, on ne m'a parlé que de vous ; on m'a même assuré que vous aviez résolu de ne plus naviguer.

— Mon général, il est vrai que j'ai l'intention de quitter la mer.

— Mais si je vous confiais une mission?

— Mon général, je la remplirais de mon mieux.

— Eh bien! vous prendrez le commandement du navire *l'Adolphe*, qui est maintenant au port de Gravelines, et vous vous y rendrez dans trois jours.

— Je connais ce navire et je vous avoue, mon général, que je n'ai pas grande confiance dans l'équipage pour remplir la mission que vous devez me confier ; c'est pourquoi je vous prierais d'y faire embarquer 17 hommes de troupes choisis dans les meilleurs corps.

— Qu'à cela ne tienne, répondit le maréchal; les hommes que vous demandez seront dans deux jours à

Gravelines, et demain je vous donnerai vos instructions.

— Maintenant que j'ai accepté le commandement de *l'Adolphe*, reprit le capitaine Fourmentin, j'obéis avec plaisir et vous pouvez compter sur tous mes efforts.

Notre brave capitaine savait bien ce que voulait dire l'ordre de prendre le commandement de *l'Adolphe;* il ne doutait pas que ce ne fût pour faire la course : il était visible que la mission que devait lui confier le maréchal Soult couvrait un prétexte pour l'obliger à commander ce corsaire, et qu'il pourrait comme autrefois courir sur les navires anglais qu'il rencontrerait, en ne prenant conseil que de lui-même.

En quittant le maréchal, le capitaine Fourmentin alla trouver M. Merlin et lui annonça qu'il allait commander son corsaire.

Cet armateur, qui le savait déjà, feignit d'être surpris.

— Vous vous êtes enfin décidé, lui répondit-il, je vous en félicite.

— J'avais en effet résolu de ne plus naviguer, reprit le capitaine, mais maintenant que j'ai accepté le commandement de *l'Adolphe*, je suis content de partir et sous peu de jours vous pouvez compter sur des prises, s'il ne m'arrive pas d'accident.

— Je vous le dis en ami, en toute confiance, reprit M. Merlin, si vous ne réussissez pas, je suis un homme ruiné, il faut que je manque.

Le lendemain, le nouveau capitaine de *l'Adolphe* se rendit chez le maréchal Soult pour prendre ses instructions, et il en reçut une boîte de fer blanc d'environ 1 pied quarré, fermée au cadenas, avec des ins-

tructions cachetées qu'il ne devait ouvrir qu'à trois lieues au large.

Le corsaire *l'Adolphe*, après avoir terminé sa malheureuse croisière, était entré au port de Gravelines.

Le capitaine Fourmentin partit pour se rendre à ce lieu de rendez-vous, accompagné de son ami, Alexandre Fontaine, qui s'embarquait sur *l'Adolphe* en qualité d'écrivain et d'interprète.

A son arrivée, il y trouva les troupes que le maréchal Soult lui avait expédiées, et il les fit embarquer immédiatement, pour être prêt à mettre à la voile sans aucun retard.

Ce fut le lendemain 5 février 1805, au matin, qu'il quitta le port de Gravelines, en se dirigeant vers la côte de Folkestone, qu'il voulait promptement atteindre; et une heure après *l'Adolphe* ne paraissait plus que comme un point à l'horizon.

A trois lieues au large, suivant l'ordre du maréchal Soult, il ouvrit ses dépêches, qui, entre autres choses, lui ordonnaient de débarquer lui-même sur la côte d'Angleterre, le plus tôt qu'il lui serait possible, la boîte de fer blanc qu'il avait entre les mains.

Quelques heures après leur départ de Gravelines, le vent augmentait d'une manière sensible; bientôt il souffla par fortes raffales, la mer devint grosse et houleuse, et le capitaine, en arrivant près du rivage britannique, aux environs de Folkestone, aperçut la plage qui se couvrait d'écume, et de larges lames de mer qui menaçaient d'engloutir la frêle barque qui tenterait d'y aborder.

Se trouvant ainsi dans l'impossibilité de remplir immédiatement sa mission, il revira en France et traversa le canal au milieu de la tempête. Il attéra

sur la côte de Dieppe et y attendit la fin de l'orage.

Deux jours après, il reparut sur la côte ennemie, et arriva en plein jour à la pointe du *Thief*, au milieu d'une mer qui s'était de nouveau grossie et qui menaçait d'une autre tempête.

Il était deux heures après midi ; le jour, quoique sombre, et la grosseur de la mer empêchèrent encore le capitaine de descendre à terre pour remplir sa mission ; mais il résolut de louvoyer près de la côte en attendant la nuit et l'accalmie.

Malgré la petite distance qui le séparait de plusieurs forts de la côte qui pouvaient l'écraser de leur batterie, s'il était reconnu, il ne voulait pas s'éloigner de ce lieu qui lui semblait propre à sa descente à terre pour remplir sa mission ; il ne s'attacha donc qu'à tromper l'ennemi, et à prendre l'apparence et la manœuvre des bateaux anglais qui attendent les navires de commerce au passage pour fournir des pilotes.

L'Adolphe voguait alors légèrement sous ses basses voiles, sans avoir l'air de craindre les puissantes batteries qui le dominaient ; quelques hommes seulement, vêtus de grosses capotes bleues, comme les pilotes anglais, se promenaient sur le pont ; un petit pavillon anglais flottait à son mât de tapecul ; mais le capitaine avait toujours les yeux fixés sur les forts à l'effet de s'assurer si on ne changeait pas de pavillon pour le signaler de fort en fort. A ce moment, un navire passa au large du corsaire ; mais le capitaine, le reconnaissant pour un navire-lège, le laissa passer en le saluant pour ne pas trahir sa nationalité.

Quelque temps après, on aperçut un fort gros trois-mâts qui doublait la pointe. « Frégate ! s'écria l'équipage ; capitaine, revirons en France. » Mais le capitaine

ne changeait pas la course du navire, il examinait minutieusement le navire ennemi.

— Mais capitaine, lui disait Altazin, n'attendons plus, revirons en France, ou nous sommes perdus.

— Altazin, lui répond le capitaine, tu commanderas un jour un corsaire, mais remarque bien ici notre position; si nous virons en France, nous sommes pris; puis, se débarrassant tout à coup de sa grosse capote et la jetant sur le pont, il saute sur la barre en s'écriant :

— Parez-vous bien, je porte droit sur lui.

— Capitaine, voyez-vous sa batterie?

On pouvait alors lui compter 28 pièces.

— Je vois sa batterie, mais il est à nous. Si je ne prends pas ce navire, je ne suis pas capable de commander un corsaire.

Pendant le premier moment d'hésitation de la part des marins, qui n'étaient pas accoutumés à obéir à un capitaine aussi intrépide, les soldats qui étaient à bord s'entretenaient ensemble sur l'avant du corsaire.

— L'équipage n'en veut pas, disait un sergent qui les commandait, le capitaine en veut, nous l'aurons, attention au commandement. »

Le Flying Fish (poisson volant), c'était le nom du navire anglais, voyant que *l'Adolphe* faisait droite ligne sur lui, mit dehors un énorme pavillon et assura ses couleurs par un coup de canon.

— C'est une frégate ! c'est une frégate ! criait-on de toutes parts, capitaine, nous y perdrons la vie!

— Frégate ou non, reprit l'intrépide capitaine, il est à nous avant une demi-heure. Soldats, ôtez vos bottes, nous allons l'aborder.

Le navire, apercevant que la vue de son pavillon ne changeait en rien la direction du corsaire, qui portait toujours droit sur lui, sans accuser ses couleurs, et qui n'en était plus éloigné que d'une portée de fusil, lui envoya une bordée de 12 coups de canon pour le désemparer et éveiller l'attention des forts, qui ouvrirent aussitôt le feu de leurs batteries. Etonné de la hardiesse du corsaire qui n'en continuait pas moins sa route sur lui, *le Flying Fish* fit revenir en Angleterre pour envoyer sa seconde bordée. Le capitaine Fourmentin avait peur de le manquer, il apercevait que le navire, par une manœuvre adroite, pouvait le dépasser, aussi fit-il immédiatement revenir en Angleterre comme l'anglais, à dessein de le couper, et il essuya sa seconde bordée. Le navire fit alors revenir en France le cap au Sud, pour présenter son autre batterie au corsaire, mais le corsaire, quoique placé entre deux feux, ne voulait point lâcher prise, il s'attachait au sillage de son ennemi pour qu'il ne pût lui échapper, et lorsque l'ennemi revira en France, il l'élongea hardiment au milieu des boulets qui battaient la mer autour de lui, et l'aborda sous le vent. Les marins et les soldats s'élancèrent sur le pont de l'anglais, où s'engagea un combat acharné qui dura près d'un quart d'heure, après lequel les Anglais demandèrent quartier.

Le corsaire et sa prise se dirigèrent immédiatement vers les côtes de France, à travers les boulets des batteries de la côte, qui passèrent encore quelque temps par-dessus leurs mâts ; mais ils furent bientôt hors d'atteinte ; la nuit, qui commençait à descendre sur la mer, et la tourmente qui s'éleva plus forte favorisèrent leur course vers la terre natale.

Le Flying fish était un fort trois-mâts armé en guerre et en marchandises, ce qu'on appelle communément une lettre de marque.

La finesse et les belles proportions de ses formes lui donnaient tout à fait l'apparence d'une frégate, et il fallait l'œil exercé du capitaine Fourmentin pour l'avoir reconnu pour ce qu'il était en effet.

Le capitaine Fourmentin, se défiant de l'habileté du capitaine de prise, et ne voulant pas s'exposer à perdre une prise qui paraissait aussi riche, voulut escorter le navire, et vu les dangers que présentait la côte qu'ils devaient longer ensemble, par un gros temps, il lui servit de pilote : le corsaire marchait le premier, et le navire avait ordre d'exécuter les mêmes manœuvres que lui et de passer dans les mêmes eaux.

En passant devant Boulogne, où il eût été dangereux pour eux d'entrer, ils ne songèrent pas à attaquer ce port, ils continuèrent leur route en doublant le cap Gris-nez, et arrivèrent à Calais.

Le capitaine de *l'Adolphe* avait hâte d'arriver à Boulogne rendre compte au maréchal Soult de sa croisière et de l'impossibilité où il s'était trouvé de remplir sa mission.

— Je ne blâme pas votre combat, lui répondit le maréchal, au contraire, je vous en félicite et vous donne l'autorisation de vous emparer des navires ennemis que vous croirez pouvoir attaquer ; mais j'aurais pensé que la mission que je vous ai confiée eût été plus tôt remplie.

— Aucun autre, mon général, n'eût pu faire mieux que moi dans les mêmes circonstances, répondit le brave capitaine, et je vous promets de ne laisser échapper aucune occasion d'exécuter vos ordres. Si je ne le

fais pas, je ne pense pas que personne puisse le faire.

A son retour à Calais, le capitaine Fourmentin mit immédiatement à la mer, et attéra sur la côte de Folkestone, environ à dix heures du soir. Le ciel était beau, une faible brise de vent d'Est houlait légèrement la surface de la mer; le temps ne pouvait être plus favorable pour remplir la mission qu'il regrettait de n'avoir pu accomplir plus tôt. Le corsaire mouilla donc à trois brasses d'eau presque contre la côte, et le capitaine fit mettre aussitôt le canot à la mer. Il s'y embarqua avec 4 soldats et 2 marins, et mit bientôt pied à terre. La boîte de fer blanc fut déposée sur un petit baril, au haut d'une petite éminence, vers le milieu d'un chemin qui était très fréquenté le jour, et auprès d'un poste où se trouvait un certain nombre de troupe. Les 4 soldats auraient désiré faire une petite visite au corps de garde anglais, mais le capitaine ne voulant pas compromettre le salut du corsaire par une bravade inutile, ils retournèrent tous à bord, sans avoir été découverts.

Content de cette expédition, le capitaine fit aussitôt appareiller, et vira en France pour porter promptement au maréchal la nouvelle de l'exécution de ses ordres.

Il y avait à peine dix minutes qu'ils faisaient route lorsque la vigie cria: « Navire ! »

— Bon, dit le capitaine Fourmentin, nous ferons deux expéditions à la fois. Le navire a été vu, il faut qu'il soit abordé et amariné après un léger engagement. Cette prise entra le lendemain dans le port du Havre, mais le corsaire s'était dirigé sur Dieppe, où il arriva le même jour.

Il trouva dans ce port deux corsaires commandés par les capitaines Huret et Hénin. Ces deux capitaines

avaient navigué avec lui, et ils étaient après lui les plus renommés pour la course. La veille du jour où *l'Adolphe* les rejoignit, ils s'entretenaient ensemble du capitaine Fourmentin, dont tous deux connaissaient bien le mérite.

— On rapporte, disait l'un d'eux, que le capitaine Fourmentin va commander *l'Adolphe*.

— Dans ce cas, reprend l'autre, il va nous battre comme plâtre pour la marche.

— Bah, ajouta le premier, il n'est pas sorcier, et je défie *l'Adolphe* de se mesurer avec nos corsaires.

Le lendemain *l'Adolphe* entrait, comme nous venons de le voir, au port de Dieppe, où le capitaine Fourmentin se rencontra bientôt avec ses deux amis. A leur première entrevue, l'un deux, après avoir vanté la marche de leurs corsaires, lui dit :

— Je ne sais comment *l'Adolphe* se manœuvre, mais si tu marches comme nous, tu marcheras bien !

— Eh bien! moi, répond le capitaine Fourmentin, je dis que si je ne marche que comme vous, je ne marcherai pas bien, et je prétends que je marcherai mieux que vous. Faisons un pari; si, dans une course de 4 heures, je ne vous ai pas gagné d'une lieue dans le vent, je perds un dîner pour tous les officiers des trois corsaires.

Les autres capitaines ne voulurent point accepter le pari; mais ils soutenaient toujours que *l'Adolphe* ne pourrait pas lutter avec leurs corsaires pour la marche.

— Quoique vous ne vouliez pas parier avec moi, reprend le capitaine Fourmentin, je veux cependant essayer avec vous, et sous peu il faudra que vous vous mesuriez avec *l'Adolphe*.

Lorsque le capitaine Fourmentin fut parti, les deux autres capitaines continuèrent leur conversation.

— Voilà justement, dit le premier, ce que je t'avais annoncé, je n'ai pas voulu le dire devant lui, mais je te le dis encore ici, je suis sûr qu'il te battra comme plâtre, et moi aussi. Remarque bien cela : il n'a pas commandé les plus beaux corsaires, il a même commandé des barques, en comparaison des nôtres ; mais jamais personne ne l'a battu, et il a battu tous ceux qui se sont mesurés avec lui.

Quelques jours après cet entretien, les trois corsaires se trouvaient en rade, prêts à appareiller; il soufflait une bonne brise à raides voiles, et le capitaine Fourmentin, évoluant autour des autres, les excitait à commencer la lutte.

— Allons, disait-il en passant, aux capitaines Huret et Hénin, les fleurets sont aiguisés, il faut se mettre en garde; appareillez et je vous suis.

Les deux corsaires appareillèrent en effet, et *l'Adolphe* les suivit, mais au bout d'une heure de bordée *l'Adolphe* les avait gagnés de trois quarts de lieue dans le vent. Les capitaines Huret et Hénin voyant cette supériorité ne voulurent plus continuer la lutte, et ils firent arriver, ne voulant pas, disaient-ils, attérer aussi au vent que *l'Adolphe*.

L'Adolphe atteignit la pointe du Thief aux environs de Beresiers, où il avait peu, auparavant capturé *le Flying fish*.

Vers la fin du jour, peu après être arrivés sur la rive ennemie, on eut connaissance de 10 voiles qui faisaient route à l'Ouest.

Le capitaine Fourmentin fit porter dans la même direction que ces navires, le cap à l'Ouest, en les tenant

toujours en vue, pour attendre dans cette position que la nuit fût tombée et que l'on pût revenir dessus pour les attaquer en se mêlant au milieu d'eux. Trois de ces voiles furent bientôt capturées; les deux premières furent dirigées sur Dieppe; mais le vent ayant changé, la 3e prit sa route vers Boulogne; et toutes trois arrivèrent à bon port.

Le corsaire revint à Dieppe, où il resta 8 ou 9 jours. Pendant le séjour qu'il fit dans ce port, il reçut une lettre de félicitations que lui adressait le maréchal Soult, lui annonçant que la boîte de fer blanc était arrivée à sa destination et que les journaux anglais en faisaient mention. Le maréchal finissait sa lettre en l'exhortant à continuer sa croisière, comme il l'avait commencée, en courant sur les navires ennemis jusqu'à ce qu'il reçût de lui de nouveaux ordres.

Cette relâche au port de Dieppe fut signalée par un incident qui peut-être mérite de trouver ici sa place.

Les soldats que le maréchal Soult avait envoyés au capitaine Fourmentin étaient des hommes déterminés, des maîtres d'armes, on pouvait même les appeler des tapageurs. Ils étaient particulièrement attachés au capitaine dont ils reconnaissaient la valeur; c'était des hommes qui lui étaient dévoués. Lorsqu'ils étaient en mer, ils ne demandaient que l'occasion de combattre; étaient-ils en relâche dans un port, ils trouvaient souvent le moyen de se battre avec les soldats de la garnison.

C'était l'époque de la conspiration de Georges Cadoudal, et l'empereur avait envoyé à Dieppe le général Savary avec un escadron de carabiniers pour surveiller les débarquements et les menées des conspirateurs. Pendant le temps que le corsaire séjourna dans le

port, les soldats du bord, qui portaient l'habit de marin, la petite veste et le large pantalon bleu, se mêlaient souvent avec ces cavaliers dans les lieux publics où le peuple se rassemble pour danser. Une querelle survint entre deux carabiniers et deux soldats du corsaire qu'ils avaient appelés c... goudronnés, ce qui était une insulte très grave. Un rendez-vous fut donné pour se battre ; et quoique les soldats marins eussent voulu avoir les sabres les plus courts, un des carabiniers fut tué et l'autre grièvement blessé.

Cet événement avait fait une grande sensation dans la ville, et l'autorité résolut de s'emparer de l'adversaire du carabinier tué pour le livrer à la justice.

A cet effet, le capitaine Fourmentin fut appelé, et on lui signifia de livrer les meurtriers. Comme le capitaine était réellement attaché à ses hommes, il répondit qu'il savait bien qu'une rencontre avait eu lieu entre des carabiniers et quelques-uns de ses marins, mais qu'il ne connaissait pas le nom des combattants. Sur cette réponse, il reçut l'ordre de faire mettre le corsaire au milieu du port, amarré sur deux ancres, avec son équipage complet à bord, afin que l'autorité pût y descendre et s'emparer du coupable.

Cet ordre fut bientôt exécuté, et dans l'après-midi du même jour, la police vint à bord accompagnée des témoins des deux carabiniers, pour reconnaître celui que l'on cherchait.

On commença à appeler les marins tour à tour pour les interroger et les présenter aux témoins ; lorsque trois ou quatre marins eurent comparu, l'homme que l'on cherchait se présente sans être appelé et dit : « Il est inutile de passer tant de temps à l'appel, c'est moi qui ai tué le carabinier, et ce poltron-là, en dési-

gnant un des témoins du carabinier, doit me reconnaître, me voici, je suis à vos ordres. » Et il fut aussitôt emmené par les gendarmes qui accompagnaient la police. En s'embarquant dans le canot qui le menait à terre, il se tourna vers le capitaine Fourmentin en lui criant :

— Capitaine, souvenez-vous de moi!

— Sois tranquille, lui répondit le brave capitaine, je ne t'oublierai pas.

En effet, aussitôt que le corsaire fut accosté au quai, le capitaine s'empressa d'aller chez le général Savary, pour réclamer la liberté du soldat.

— J'ai 17 hommes de troupe à bord, lui dit-il, qui y sont embarqués par ordre du maréchal Soult, et il m'est défendu de prendre la mer sans avoir ces 17 hommes au complet à bord ; si je suis obligé de rester dans le port, je dois rendre compte au maréchal du retard que j'ai éprouvé ; et il présenta au général les instructions qu'il avait reçues.

— Cela est vrai, dit le général, et je ne dois pas retarder votre départ ; si vous le désirez, je vais le renvoyer immédiatement à votre bord.

— Non, mon général, comme je ne dois partir que demain, laissez-le passer une nuit en prison pour refroidir un peu son ardeur, après quoi je vous prie de me le renvoyer.

Suivant le désir du capitaine, le soldat fut rendu à bord le lendemain dans l'après-midi.

L'Adolphe quitta le port de Dieppe à minuit, et alla mouiller en rade dans l'intention d'appareiller au jour. A peine était-il 7 heures du matin qu'il mit à la voile pour se diriger vers la côte d'Angleterre. A huit heures du soir, le corsaire n'avait point encore

atteint le rivage britannique; mais à 9 heures, avant que l'on eût reconnu la terre, la vigie annonça un navire à l'Ouest.

Le capitaine Fourmentin, impatient de nouveaux succès et doué de cette intrépidité qui fait dédaigner le péril, fait aussitôt porter sur la voile qui était en vue. Le ciel, qui avait été très beau pendant toute la journée, s'était chargé de nuages, et la mer lourde et dure semblait s'agiter convulsivement sous le frais de vent qui augmentait.

Les deux ennemis s'étaient aperçus, l'Anglais n'avait pas changé de route, et le corsaire n'était plus qu'à portée de pistolet, lorsque le navire, en lui envoyant une bordée, courut aussitôt sur lui. Le capitaine Fourmentin, qui ne connaissait pas la force de son adversaire, mais qui l'avait pris pour un navire marchand, fut étonné de ce vif accueil ; la nuit étant sombre, il voulut éviter le choc de ce puissant ennemi, et revira en France, sans perdre cependant de vue la manœuvre du navire anglais qui s'attacha un instant à le poursuivre; mais bientôt, croyant que le corsaire effrayé prenait chasse devant lui, il revient du vent et reprend la route qu'il avait été obligé de quitter. Le capitaine Fourmentin, qui n'avait pas reviré pour fuir, mais pour examiner et mieux reconnaître son ennemi, aperçut cette manœuvre à travers l'obscurité et ne manqua pas d'en profiter.

— Ce n'est pas là, s'écria-t-il, la manœuvre d'un navire de guerre : allons, enfants, du courage, il est à nous.

Le corsaire s'élance aussitôt, le cap sur le navire en courant au vent à lui, et en quelques minutes il est à son cul, en cherchant à l'aborder sous le vent. La

force du vent et la grosseur des vagues, qui couvraient la mer d'écume, rendaient l'abordage dangereux; le moindre choc contre la masse mouvante du navire anglais pouvait briser la frêle construction de *l'Adolphe* et faire engloutir l'équipage dans les flots ; malgré ce danger, le capitaine, confiant dans sa vieille expérience, allait exécuter l'abordage, lorsque son redoutable adversaire, mettant en panne et lui envoyant sa bordée, couvrit le corsaire de feu et de fumée. Une mousqueterie roulante succéda à cette lourde détonation; les Français, voulant à force de courage couvrir la force matérielle de l'artillerie ennemie, accablent l'équipage anglais sous une grêle de balles. La violence des vagues obligèrent cependant le corsaire de déborder et de s'éloigner du navire, mais il revint bientôt après sur son adversaire, et passa une seconde fois sous le vent de lui à babord.

Un feu de mousqueterie embrasa de nouveau les deux ponts; le capitaine Fourmentin, contrarié d'une aussi longue résistance, et de l'impossibilité où il se trouvait à lui jeter son monde à bord en l'abordant, se détermina à prendre l'ennemi en cul en faisant taire le feu de ses canons de retraite sous une fusillade bien nourrie ; mais la houle de la mer faisait culer le navire, qui était toujours en panne, et qui allait écraser le corsaire, lorsque le capitaine fit orienter le *taille-vent* de manière à pouvoir culer plus vite que le navire, et à régler son reculement sur le sien. Cette manœuvre réussit et l'on entendit bientôt l'équipage anglais crier: « *Don't fire* » (ne tirez plus).

Le ressac de la mer était si violent qu'il était difficile et même dangereux d'amariner la prise; aussi le capitaine, craignant quelque ruse de la part de l'an-

glais, se mit sur ses gardes : dix hommes se hasardèrent à se rendre à bord pour en prendre possession, et tout le reste était au poste de combat, prêt à recommencer le feu, si l'on apercevait quelque trahison.

Les 10 Français arrivèrent sans accident sur le navire, et l'amarinèrent ; mais effrayés du nombre de prisonniers qui se trouvaient en leur pouvoir, ils crièrent au corsaire :

— Ne nous quittez pas, il y a beaucoup de monde à bord.

— Eh bien ! leur répondit-on, mettez à la mer la chaloupe et le canot du navire, et envoyez-nous une partie de l'équipage.

Deux voyages se firent heureusement ; la distance n'était pas grande entre les deux bâtiments, puisque l'on se parlait à la voix ; mais la petite traversée était dangereuse. Au troisième voyage, le canot chavira, mais malgré l'obscurité et la violence des vagues, tout le monde fut heureusement sauvé.

— Combien reste-t-il d'hommes à bord, demanda le capitaine Fourmentin aux Français qui avaient amariné la prise ?

— Nous ne savons pas.

— Eh bien, conservez le reste à bord, et faites route pour la France en enfermant solidement les prisonniers.

Ce navire s'appelait *la Marguerite ;* c'était un fort brick, qui portait 14 canons et un nombreux équipage ; aussi le capitaine anglais exprimait-il son étonnement de ce qu'un corsaire comme *l'Adolphe* avait pu s'en rendre maître ; il arriva au port de Boulogne ; mais le corsaire attéra sur la côte de Berck, près de Montreuil-sur-Mer, et longea la terre jusqu'au Tré-

port, où il débarqua ses prisonniers, sans entrer cependant dans le port.

Lorsque le corsaire fut sur la rade, 16 des soldats du bord vinrent le trouver pour le prier de débarquer le sergent qui les commandait.

— Mais pourquoi, leur demanda-t-il, désirez-vous que je débarque votre sergent ?

— Capitaine, c'est un poltron ; cette nuit il a baissé la tête, il ne peut plus nous commander ; s'il reste à bord, nous déserterions.

Le capitaine, qui aimait ces hommes et qui avait besoin d'eux, car leur absence eût compromis le succès de la croisière, voulut leur faire entendre raison, mais il ne put y réussir ; ils répétèrent toujours : « Il a baissé la tête. » Il se détermina alors à faire donner au sergent un billet d'hôpital pour pouvoir le laisser à terre.

Le lendemain matin, le corsaire quitta la rade du Tréport, et appareilla avec un bon vent d'Ouest qui le porta avant la fin du jour sur la rive britannique, dans l'anse de Bourne, auprès de Bérésiers, où la nuit descendit bientôt.

Le temps était par grains ; la pluie, qui tombait avec abondance, rendait encore la nuit plus obscure ; on ne distinguait rien à quelques pas de distance. Un cri s'éleva : « Navire ! Il va nous aborder ! Il nous aborde ! » Un navire s'avançait en effet, emporté par le vent, et allait aborder le corsaire sans le voir, lorsque le son du porte-voix le fit aussitôt *aerriver* : on lui crie de mettre en panne et d'amener ; l'équipage anglais, reconnaissant l'inutilité d'une périlleuse défense, met en panne et se rend sans combat.

Quand les Français arrivèrent à bord pour en prendre

possession, il n'y avait plus d'Anglais; l'équipage venait de profiter de l'obscurité pour s'embarquer sur la chaloupe et disparaître dans l'ombre, en ramant contre le vent pour que le corsaire ne puisse pas les poursuivre.

Le grain était passé, quoique la mer fût encore agitée par une houle creuse que le vent avait soulevée; il faisait tout calme, et lorsque, dans une éclaircie, on put distinguer les objets à une certaine distance, le corsaire et sa prise se trouvèrent au milieu d'un convoi où l'on pouvait compter environ cinquante navires. Sur cette mer où le vent ne soufflait plus, il allait flot, grande marée, et le corsaire se décida à mouiller; mais la prise dériva avec les navires du convoi pour ne pas être reconnue.

Au lieu de mouiller, le capitaine Fourmentin eût pu s'emparer de quelques-uns de ces navires, mais il se trouvait dans le convoi plusieurs navires de guerre, et ces nouvelles prises n'auraient pu échapper, au milieu de ce calme plat, à la surveillance et à la poursuite des croiseurs; la prise même qu'il venait de faire, et qui était encore cachée à leurs yeux sous le voile du pavillon anglais, serait aussi tombée entre leurs mains, et il eût ainsi sacrifié inutilement la liberté des hommes qui auraient été embarqués à bord de ces diverses prises.

Le corsaire attendit au mouillage le retour de la marée, et aussitôt que le jusant commença à se faire sentir, il appareilla et atterra sur les côtes de Dieppe, et relâcha dans ce port.

N'ayant aucune nouvelle de la dernière prise qu'il avait capturée, il pensait qu'elle avait été reprise au milieu du convoi; mais deux jours après elle atterra

sur la côte du Havre, poursuivie par un côtre de 14 canons. Ne pouvant échapper à la poursuite de l'ennemi, elle échoua sur la plage, et les hommes cherchèrent leur liberté dans la fuite.

L'Anglais, après avoir canonné pendant quelque temps ce navire abandonné, mit à la mer une chaloupe qui s'y dirigea pour le brûler. Les hommes de la chaloupe y mirent en effet le feu, et revinrent à bord du côtre.

La marée, en atteignant cette embarcation en feu, la remit à flot, et comme le courant était fort, la prise dériva dans l'embouchure de la Seine, à la distance d'une lieue et demie de la terre; elle coula à fond au moment où deux pêcheurs y jetaient des grappins pour la ramener. Ce navire était chargé de boulets et autres munitions de guerre.

A son arrivée à Dieppe, le capitaine Fourmentin y trouva encore les deux capitaines Huret et Hénin, qui se disposaient à quitter bientôt ce port; mais le commencement de la belle saison ne laissait plus espérer, à cause de la longueur des jours, de faire beaucoup de prises. Le correspondant de l'armateur du capitaine Huret, à Dieppe, lui exprimait cette pensée en lui disant que les nuits étaient alors trop courtes pour pouvoir se hasarder à aborder la côte d'Angleterre, et que les prises seraient extrêmement rares pendant la belle saison.

— Je vous demande pardon, interrompit le capitaine Huret, nous en verrons encore bon nombre, et je sais bien celui qui les fera : tournez les yeux de l'autre côté et voyez dans ce coin ce corsaire avec ses mâts de hune calés, ayant plutôt l'air d'un navire en désarmement que d'un navire en partance; c'est *l'A-*

dolphe : eh bien, je vous assure qu'il fera encore des prises ; demain peut-être nous aurons de ses nouvelles.

Le soir, le vent étant contraire bon frais, les capitaines Huret et Hénin mirent sur rade pour attendre un temps plus favorable ; mais *l'Adolphe* resta dans le port pour ne pas fatiguer inutilement son équipage.

Le lendemain, pendant toute la journée, le vent augmenta d'une manière effrayante, et le soir il y avait une affreuse tempête. Les deux corsaires qui étaient sur la rade souffraient considérablement de l'ouragan ; mais le vent ayant tout à coup tourné à l'Ouest, ils se décidèrent à appareiller pour la côte d'Angleterre.

Le capitaine Fourmentin, ayant vu le vent changer si soudainement, regrettait, malgré la tempête, de ne pas se trouver en pleine mer ; il était stimulé par la position où se trouvaient les deux autres corsaires, qui, selon lui, devaient faire des prises pendant la nuit ; il pensa qu'il était de son honneur de rivaliser avec eux ; la violence du vent rendait la sortie du port bien dangereuse : il voulut cependant faire toutes les dispositions nécessaires pour risquer une sortie : et il donna à cet effet des instructions au maître pilote du port, qui lui représentait de temps en temps les dangers de l'entreprise et l'impossibilité de traverser la mer pour gagner la côte d'Angleterre. Mais malgré tous les obstacles que lui opposaient la tempête et l'obscurité de la nuit, il parvint à franchir la barre du port et à atteindre la pleine mer.

Il se dirigea immédiatement vers la côte d'Angleterre.

La côte où ils atterrirent n'offrait aucun abri, et

lorsque le capitaine se vit assez près de terre, à environ 8 brasses d'eau, il mit à la cape.

Deux heures après parut un bâtiment, et le cri : « Navire ! » passa de bouche en bouche. Altazin, le second capitaine du bord, voyant le capitaine disposé à l'aborder, lui dit :

— Capitaine, nous allons nous perdre en abordant, il est impossible d'approcher d'un navire au milieu d'un tel ouragan.

Le danger était bien évident; aussi le capitaine Fourmentin ajouta :

— Laissons-le passer, et le navire passa.

Mais notre intrépide corsaire ne l'avait vu passer qu'à regret : « Comment, se dit-il en lui-même, nous prenons tant de peine, nous nous exposons à tant de dangers pour rencontrer un bâtiment anglais, et quand nous le voyons nous le laisserons passer tranquillement ! Non, dit-il en frappant du poing sur le couronnement du corsaire, il n'en sera pas ainsi, il faut que le navire soit à nous », et élevant aussitôt la voix, il cria à l'homme de barre : « Arrive dessus ! » et bientôt il s'empara lui-même du gouvernail en ordonnant de percher le petit foc. « Maintenant, dit-il, je vais l'aborder; n'ayez pas peur, je suis à la barre. Je ne veux pas de grappins ; que 7 ou 8 hommes suspendus aux drisses, comme sur une balançoire, s'élancent d'un bond à bord de l'Anglais, au moment où je le rangerai ; je ne passerai pas à plus de six pouces de lui. »

Six hommes réussirent à sauter à bord de cette manière, et l'équipage anglais, qui les vit tomber inopinément sur son pont comme une volée d'oiseaux, ne fit aucune résistance et se rendit sans considérer le petit nombre des ennemis.

Le corsaire n'avait fait que ranger le navire pour lui jeter son monde à bord, et l'avait aussitôt dépassé. Le capitaine de prise Lenel cria au corsaire :

— Il y a beaucoup de monde à bord, nous avons peur d'une révolte, ne vous éloignez pas ; mais le corsaire ne pouvait plus aborder pour prendre les prisonniers.

— Enfermez bien tout le monde, cria-t-on à Lenel, assurez bien les écoutilles pour qu'aucun Anglais ne puisse monter sur le pont, et faites route!

Le corsaire se remit alors à la cape tout contre la terre et une heure après un second navire parut.

—Parez-vous bien, s'écrie le capitaine, nous allons lui faire la même manœuvre qu'à l'autre ; que six ou sept hommes s'élancent à bord au moment où je le rangerai.

Cette manœuvre réussit comme la première : six hommes se trouvèrent soudainement sur le pont du navire anglais, et l'équipage se rendit.

— Nous ne pouvons pas prendre les prisonniers, cria-t-on du corsaire, enfermez-les bien !

Vers six heures du matin, un troisième navire passe ; il est abordé et capturé de la même manière que les deux premiers ; 7 hommes sautèrent à bord.

Après avoir fait cette troisième capture, le corsaire fit voile pour la France, et arriva au port de Dieppe le le même jour à dix heures du soir, 24 heures après en en être sorti. Les trois prises arrivèrent en France à bon port, *le Lisbon packet*, qui était destiné pour *Iarmouth*, et un autre arrivèrent le même jour à Dieppe, et le 3e, *le Basset*, parvint à gagner le port de Calais.

Ces trois prises finirent la croisière du corsaire *l'Adolphe*, et l'on peut faire monter à dix le nombre

de navires que cette croisière coûta au commerce anglais. La valeur de ces dix navires, avec leurs cargaisons, s'élevait à plus de deux millions de francs.

Si à ce nombre de navires capturés par *l'Adolphe*, on ajoute celui des prises que le capitaine Fourmentin avait amarinées dans ses courses précédentes, on aura jusqu'ici le nombre de plus de 90 navires que cet intrépide capitaine avait enlevés au commerce et à la marine britanniques.

Le nombre des corsaires armés en course augmentait tous les jours, et ils soutenaient par leurs succès la célébrité que ce genre de navigation avait obtenue précédemment. Tous les ports d'Angleterre retentissaient du bruit de leurs exploits; les nombreuses banqueroutes des négociants anglais provoquées par les pertes qu'ils faisaient sur mer rendaient plus profonde la terreur que ces prises inspiraient chaque jour; les journaux apprenaient à l'Angleterre entière les captures que faisaient nos corsaires.

On lisait dans un journal de Portsmouth : *Le port de Boulogne est la ruine de notre commerce marime sur la Manche ; c'est de ce repaire qu'est sorti entre autres audacieux corsaires* l'Adolphe, *commandé par le capitaine Fourmentin, qui à des époques précédentes s'était acquis chez nous un nom déjà trop fameux. On a vu ce redoutable corsaire si embarrassé des prises qu'il avait faites, et si encombré de prisonniers, qu'il avait été obligé de regagner promptement un port de France, ayant à peine à son bord assez de Français pour la manœuvre. Il est temps que le gouvernement avise aux moyens de s'emparer de ce fléau de notre navigation.*

En effet le gouvernement anglais ordonne de nou-

veau l'armement immédiat de plusieurs navires vantés pour la rapidité de leur marche, et d'une force assez imposante pour qu'aucun corsaire ne pût leur résister. Une prime extrêmement élevée fut même promise à celui qui amènerait le capitaine Fourmentin prisonnier en Angleterre.

Aussitôt que *l'Adolphe* eût désarmé au Tréport, au mois d'avril 1805, le capitaine Fourmentin revint à Boulogne, où il reprit ses fonctions d'officier de port, avec l'intention de ne plus commander en course.

Lorsqu' il arriva à Boulogne, ce port offrait le plus merveilleux aspect qu'un port puisse emprunter à l'appareil le plus éclatant de la guerre; Napoléon allait venir imprimer l'impulsion toute puissante de sa présence à ce formidable appareil, à cet immense déploiement de force navale dont Boulogne et sa Flottille étaient le centre et le pivot. La Flottille et l'armée étaient prêtes, on n'attendait plus que sa présence et son signal pour cette expédition, dont les préparatifs avaient coûté à la France d'énormes sacrifices et d'immenses travaux.

Napoléon arriva en effet à Boulogne le 3 août, au milieu de l'enthousiasme de la population et de l'armée. Aussitôt qu'il eut donné les ordres nécessaires pour compléter les préparatifs de sa gigantesque expédition, qui devait anéantir l'Angleterre et toute sa puissance, il fit appeler le capitaine Fourmentin, qui s'empressa de se rendre aux ordres de son illustre Empereur, qui venait de le décorer de sa propre main de la décoration des braves.

Le capitaine Fourmentin était généralement appelé à assister aux conseils que tenaient les officiers généraux relativement à la descente en Angleterre; là

il indiquait les rochers, les écueils, les hauteurs et les fonds qui se trouvaient dans les parages où la Flottille devait agir, et l'on marquait sur la carte, d'après ses données, ceux qui n'y étaient pas indiqués.

Si l'Empereur faisait quelques questions sur les avantages ou les dangers que présentaient certaines parties des côtes d'Angleterre, on lui disait :

— Consultez à ce sujet le capitaine Bucaille Fourmentin, qui vous donnera les indications les plus exactes.

—Capitaine Bucaille, lui dit Napoléon en l'apercevant, car je crois que c'est ainsi qu'on vous appelle....

— Non, sire, mon nom n'est pas Bucaille, je m'appelle Fourmentin.

— Cependant, on ne m'a pas trompé, c'est bien vous que l'on a voulu me désigner.

— Je le crois aussi, sire, car Bucaille est un surnom que l'on m'a donné depuis longtemps, et l'on me connaît généralement au port sous le nom de capitaine Bucaille.

— Bucaille ou Fourmentin, peu importe, c'est à vous que je veux parler. Vous êtes cité dans toute la flotte comme le marin qui connaît le mieux la côte d'Angleterre.

— Je crois que vous trouverez, parmi les pêcheurs et parmi les autres capitaines de Boulogne, un grand nombre de marins qui les connaissent aussi bien, pour ne pas dire mieux que moi, et si vous le désirez, je vous en nommerai plusieurs.

— Non, je n'ai besoin que de vous; j'ai besoin de renseignements positifs et c'est à vous que je veux les demander : je commencerai par vous demander si

vous croyez la descente en Angleterre possible, et ensuite si elle est facile.

— Sire, répondit l'intrépide Boulonnais, je réponds de la descente en Angleterre comme de boire un verre de vin; mais il est nécessaire que la Flottille soit assistée et protégée par une escadre de vaisseaux de haut bord, afin que les petits bateaux chargés de soldats puissent atteindre la terre pendant que les deux flottes seront engagées.

— Y a-t-il des heures plus favorables pour effectuer le débarquement?

— Oui, sire, et cela importe beaucoup au succès du débarquement; l'abordage de la terre, à une heure mal choisie, peut détruire la Flottille et causer la perte d'une grande partie de l'armée. Toutes les 12 heures, il y a trois heures favorables pour le débarquement, c'est-à-dire depuis une heure jusqu'à 4 heures après pleine mer, car, si le débarquement s'effectuait à mer montante, les bâtiments se rempliraient d'eau et tous les équipages, chevaux et artillerie, seraient perdus, tandis qu'à mer baissante le navire se viderait facilement si l'eau y entrait à la côte, et l'on pourrait sauter à terre et débarquer immédiatement les munitions.

— Quel est le lieu le plus favorable pour le débarquement?

— 1° *L'anse de Rombrey*, entre Douvres et Folkestone, et la *pointe des Perrés*. La plage en ces deux endroits est une plage de petits cailloux; cependant, à Folkestone, aussi bien qu'entre Douvres et Folkestone, il se trouve des roches à mi-mer montante et même plus bas.

2° *Rye*, qui est une plage de sable où il ne se trouve pas de roche;

3° *L'anse de Bourne*, entre le Thief et Fairlight. Le haut de cette plage est formé de cailloux, mais le bas, à partir de deux ou trois heures baissé, est un sable très uni;

4° *Les Dunes*, auprès de Deal; mais la côte qu'il faut suivre est très dangereuse; il faudrait un trop grand nombre de pilotes expérimentés, pour ces parages, et le moindre obstacle pourrait causer de grands accidents.

A la pointe des Feux, vous ne trouverez des roches qu'à 4 heures baissé; la plage au-dessus des roches est en cailloux; de la pointe des Feux à Ramsgate, il n'y a point de roches au bas de la côte;

5° *La baie de Sandwich* est une très bonne place pour échouer; la plage en est formée, partie de sable et partie de cailloux, mais il y a, pour y arriver, les mêmes dangers et les mêmes difficultés que pour arriver dans les *Dunes*.

— Tous ces renseignements sont précieux, reprit l'Empereur : pourrez-vous me les remettre par écrit?

— Sire, demain, si vous le désirez, tous ces détails vous seront remis; j'aurai soin de les faire rédiger d'une manière claire et précise.

— Mais, ajouta l'Empereur, quel est le navire dans le port de Boulogne qui vous paraît le meilleur voilier, et avec lequel on puisse faire le plus facilement, et avec le moins de danger, les évolutions nécessaires pour se porter d'un point à un autre.

— Sire, il ne faut qu'un petit bateau léger qui n'ait pas l'apparence d'un navire de guerre, qui ne soit armé que d'une bonne mousqueterie, et monté d'une

cinquantaine de marins et de soldats choisis : *l'Adolphe*, sire, est l'embarcation qui vous convient; je l'ai commandé et je vous réponds de ses qualités à la mer.

— Je vais donner immédiatement les ordres nécessaires pour mettre *l'Adolphe* en état de prendre la mer; vous en prendrez le commandement, et je m'embarquerai moi-même sur ce navire pour la descente en Angleterre. Capitaine Bucaille, je veux passer avec vous en Angleterre.

— *L'Adolphe*, sire, passera partout, il sentira la main de son ancien capitaine et la présence de son Empereur. Vive l'Empereur!

Après environ deux heures d'une conversation dont nous n'avons tracé que les principaux détails, le capitaine Fourmentin quitta l'Empereur et s'occupa de faire rédiger les notes qu'il devait lui faire remettre le lendemain.

L'intrépide capitaine était glorieux du choix que l'Empereur avait fait de lui pour le porter sur le rivage ennemi : enchanté, enivré de la réception que venait de lui faire l'homme dont la parole enfantait des prodiges, ses idées de repos s'étaient évanouies, et il se préparait à reprendre la mer avec un courage et une ardeur qu'il n'avait peut-être pas encore connus.

Les paroles du grand homme : *Je veux passer avec vous en Angleterre*, avaient produit sur lui l'effet magique que toutes les paroles de ce génie étonnant produisaient sur ses soldats.

Le capitaine Fourmentin n'eut pas la gloire de porter son illustre Empereur sur la plage ennemie; Napoléon renonça momentanément à ses projets d'enva-

hir l'Angleterre, il quitta Boulogne pour marcher avec ses soldats vainqueurs de l'Italie et de l'Allemagne vers le théâtre de leurs premiers exploits.

La Flottille fut presque entièrement désarmée, et le capitaine Fourmentin retourna à ses tranquilles fonctions d'officier de port.

Au mois d'octobre de cette année 1805, on lui offrit successivement le commandement de plusieurs corsaires, entre autres de *l'Etoile*, joli lougre nouvellement construit et rempli de qualités nautiques, que notre capitaine savait bien apprécier. Pressé par les nouvelles sollicitations de M. Merlin, il accepta, mais à deux conditions : 1° qu'il choisirait lui-même son équipage ; 2° qu'on lui fournirait 20 hommes de troupes, comme dans le corsaire *l'Adolphe*.

Cette dernière condition n'ayant pu être remplie par l'armateur, le capitaine Fourmentin continua ses anciennes fonctions, mais *l'Etoile* resta dans le port, M. Merlin ne voulant pas lui donner d'autre capitaine.

L'année suivante, 1806, vers la fin du mois d'octobre, l'armateur obtint du Gouvernement l'embarquement de 20 soldats à bord de *l'Etoile*, et le capitaine Fourmentin en prit le commandement.

Il quitta Boulogne le 1er novembre, et se dirigea immédiatement vers la côte de Shoreham, où il resta trois jours à croiser en vue de la terre ennemie, dans l'attente de quelque nouvelle occasion de signaler son passage sur cette côte, par la prise de quelques navires anglais ; et il ne quitta ces parages qu'après avoir dirigé vers les ports de France deux forts navires qu'il avait amarinés à environ une lieue au large. C'était un brick richement chargé, et un beau trois-mâts remarquable par la beauté de ses formes et la rapidité

de sa marche. Ces deux navires arrivèrent heureusement au port de Calais.

Le corsaire vint relâcher à Dieppe pour renouveler ses provisions, mais les vents contraires l'y retinrent environ 6 jours. Aussitôt que le temps devint favorable, il reprit la mer, et le lendemain on vit entrer dans le même port un navire qu'il avait amariné sans grand combat dans les environs de Bérésiers.

Le lendemain, étant allé croiser par le travers de Fairlight, il aperçut en arrivant sur cette côte un navire anglais qui portait droit sur lui; il reconnut que c'était un croiseur d'une force supérieure à la sienne; frappé de l'inégalité des forces des deux bâtiments, et ne voulant pas compromettre le succès de sa croisière et le salut de son équipage par un combat téméraire avant d'être assuré qu'il ne pouvait se soustraire à son puissant adversaire, il se couvrit de voiles et prit chasse, dans l'intention de le combattre, s'il ne pouvait lui échapper par la fuite ; mais la marche avantageuse de *l'Etoile*, l'habileté des manœuvres du capitaine et la connaissance qu'il avait des lieux, empêchèrent son poursuivant de l'atteindre; il le poursuivit cependant jusqu'aux atterrages de St-Valery-en-Caux, où il abandonna la chasse.

Le corsaire, qui avait éprouvé quelques avaries, alla se réparer au port de Fécamp, où il séjourna 7 jours, et fut ensuite croiser dans la baie de Turbey, un peu à l'ouest de Portsmouth, où il s'empara de deux bricks qui atteignirent bientôt les ports du Havre et de Dieppe, où leurs chargements furent vendus.

Quelques jours après, *l'Etoile* rangeait à courte distance la plage britannique, à la pointe des Perrés, lorsqu'il eut connaissance d'un brick de commerce qui

faisait route un peu au large de lui; il ne voulait pas laisser échapper cette nouvelle proie, il lui appuya vivement la chasse et l'atteignit bientôt; mais le combat ne fut pas long : le navire se rendit après une courte résistance, et entra le lendemain dans le port de Calais.

Le capitaine Fourmentin savait que sa présence était signalée dans les parages où il croisait, et ne doutant pas que les croiseurs qui le cherchaient ne vinssent établir leur croisière dans ces mêmes parages qu'il venait de parcourir, il se résolut de se diriger vers la mer du Nord. Il commença en conséquence à parcourir la plage d'Iarmouth, et alla ensuite jusqu'à Cromer. Après deux jours de croisière entre ces deux plages, il s'empara d'un brick et d'un trois-mâts, qui firent voile immédiatement pour Ostende, sous la conduite d'un équipage français. Le lendemain, nouvelle perte pour le commerce anglais : un sloop fut encore amariné par *l'Etoile*, et également expédié pour Ostende où le corsaire ne tarda pas à se rendre pour recueillir les hommes qui avaient amené les 3 prises.

L'Etoile resta cinq jours dans ce port, après quoi il alla reprendre sa croisière à Cromer. Se trouvant un matin auprès du *Balancier*, navire stationnaire qui porte un feu la nuit pour indiquer la position des bancs, il eut connaissance d'un fort brick anglais, portant 16 canons de très gros calibre et plusieurs caronades; ce navire s'était masqué pour tromper le corsaire français qui courait droit sur lui, mais le capitaine Fourmentin reconnut bientôt à sa manœuvre la force de son adversaire, et chercha à lui échapper par une retraite; confiant dans la marche de son navire, il prit chasse en se couvrant de voiles; il pensait pouvoir ainsi enlever à l'ennemi les moyens de l'atteindre;

mais il s'aperçut bientôt qu'il ne pouvait s'échapper sans combattre, et il se prépara à un engagement devenu inévitable depuis que le brick l'avait coupé et avait passé en France de lui. N'ayant que quelques canons de 6 à opposer à la forte batterie de l'anglais qui tonnait sur lui, il ne vit de salut que dans l'abordage; il fallait passer et lui gagner le vent. Virant aussitôt sur son ennemi, il voulut le prendre corps à corps; un combat de mousqueterie et de mitraille s'engagea avec une vigueur étonnante, et se maintint pendant une heure et demie. Les deux navires avaient beaucoup souffert; le corsaire, principalement, était si maltraité par la mitraille que ses voiles étaient criblées et ses manœuvres pour ainsi dire hachées; mais l'audace de l'attaque et la valeur de l'équipage français en avaient imposé au puissant croiseur, qui, blessé et pouvant à peine manœuvrer, cherchait à se débarrasser de son faible mais audacieux agresseur : le corsaire, malgré ses avaries, parvint à lui gagner le vent et à s'éloigner de lui sans crainte d'être poursuivi dans sa retraite.

On fit aussitôt aux gréements les réparations nécessaires pour se mettre en état d'atteindre les côtes de France, et le corsaire atterra sans autre accident au port de Gravelines, où il entra pour se faire complètement réparer.

A peine *l'Etoile* fut-il en état de reprendre la mer qu'il se dirigea de nouveau vers Cromer, et de là dans la baie de Linne, où il captura deux navires qui arrivèrent le surlendemain à Flessingue.

Deux côtres anglais, chacun de 14 canons, unirent leurs efforts contre *l'Etoile* et le forcèrent à quitter ces parages; ils le poursuivirent jusqu'à Ostende, mais la marche avantageuse du corsaire jointe à l'habileté

du capitaine et à la connaissance qu'il avait des lieux ne laissèrent aux deux croiseurs aucun espoir de l'atteindre.

Voyant que leurs boulets allaient mourir dans son sillage, et n'osant le suivre au milieu des bancs où il venait de s'engager pour les y attirer, ils revirèrent et le laissèrent entrer librement dans le port d'Ostende.

Son séjour dans ce port ne fut pas long; il le quitta bientôt pour établir sa croisière entre l'embouchure de la Tamise et Iarmouth, où il signala bientôt sa présence par la prise de 3 forts bricks enlevés à l'abordage, et qui furent dirigés sur les ports de France les plus voisins: deux arrivèrent à Dunkerque, et le troisième atterra sur la côte de Gravelines et entra dans ce port. Bientôt après, le corsaire, qui se trouvait réduit à un faible équipage, vint à Dunkerque pour recueillir les hommes qui avaient amené les 3 dernières prises.

Lorsque l'équipage fut complet à bord, le capitaine Fourmentin alla tenter un coup de main dans des parages plus dangereux.

L'entrée de la Tamise aux environs de Margate est environnée d'écueils que les plus grands praticiens n'osent que bien rarement traverser la nuit; c'est contre cette plage périlleuse que *l'Etoile* va s'aventurer dans une nuit profonde, au milieu de ces écueils où le capitaine pensait que plusieurs navires devaient être à l'ancre en attendant le jour pour se guider dans les passes.

A minuit, en longeant l'entrée du port de Margate, *l'Etoile* aperçut un navire mouillé à la rade, auprès des feux appelés *les Deux Sœurs*.

En s'approchant silencieusement de lui, le capitaine

remarqua sa batterie : c'était un navire armé en guerre et en marchandises, portant 16 canons : il résolut de l'aborder sans se laisser découvrir; car le navire, se confiant dans le voisinage du port, dans les dangereux écueils qui l'entouraient, protégé par l'obscurité, et se trouvant en outre dans une mer où les Français n'osaient jamais se hasarder, ne pouvait supposer qu'il eût aucun ennemi à craindre.

Il était essentiel de l'enlever par surprise sans qu'il y eût un coup de feu tiré, pour ne pas être entendu de la terre; aussi en un instant fut-il abordé, et d'un saut l'équipage français était à bord malgré la hauteur du navire. On se saisit des hommes de quart, on couvre les écoutilles et les capots de chambre, et tout l'équipage se rend à discrétion.

Le câble est coupé, et l'on s'oriente pour se diriger en silence vers la côte de France; mais la course était dangereuse, il fallait traverser les passes avant le jour, et personne autre que le capitaine Fourmentin ne connaissait assez bien ces parages pour le tenter.

On prit donc les mesures les plus propres pour atteindre heureusement le large; le corsaire, manœuvré par le capitaine Fourmentin, qui était à la barre, marchait le premier, et le capitaine de prise avait ordre de le suivre de près en exécutant les mêmes mouvements et en suivant les mêmes eaux que le corsaire; les deux bâtiments traversèrent sans accident toutes les passes, et après avoir longé le balancier de l'est ils continuèrent leur route pour Calais, où ils arrivèrent le même jour. Le capitaine du navire qui avait été enlevé d'une manière si adroite et si audacieuse, étant prisonnier sur le corsaire, demanda à l'interprète s'il n'y avait pas un pilote anglais à bord.

— Il est impossible, lui disait-il, que vous soyez venus me prendre à l'endroit où j'étais mouillé, sans être dirigés par un pilote praticien de ces parages.

— Non, répondit l'interprète, nous n'avons aucun Anglais à bord; mais notre capitaine est le pilote de tous les pilotes pour toutes les côtes de la Manche.

L'Etoile ne fut pas longtemps au repos; il quitta bientôt le port et se dirigea vers l'île de Thanet, auprès de Ramsgate : en passant contre les feux des *Deux Sœurs*, au milieu des écueils qui avoisinent la plage de Margate, il attaqua un brick charbonnier, portant 4 canons. Ce navire essaya de se défendre, mais il ne résista pas à l'abordage, et se rendit après un léger engagement; il entra heureusement au port de Gravelines.

Le corsaire, ayant éprouvé quelques avaries, aurait dû se diriger immédiatement vers le même port, pour se faire réparer, mais le capitaine se détermina à tenter auparavant quelque capture ; il ne voulut pas quitter la côte d'Angleterre avant le jour, et y attendit le passage de quelque navire ennemi. Mais pendant la nuit, le vent augmenta d'une manière effrayante; le corsaire, bien qu'abrité par la terre, se soutenait avec beaucoup de peine contre les flots irrités qui menaçaient à chaque instant de l'engloutir, et une brume épaisse, qui se répandit sur la surface de la mer, augmenta considérablement le danger où se trouvaient les intrépides Boulonnais. Lorsque le jour parut, le vent s'était un peu apaisé, mais il soufflait encore avec violence; la brume se dissipa par degrés, et le premier objet qui frappa les regards du capitaine Fourmentin fut un navire qui faisait route à une petite distance du corsaire ; les manœuvres de ce navire indiquaient

un bâtiment de commerce, mais l'œil exercé de notre brave marin ne fut pas longtemps à le reconnaître.

Il s'aperçut bientôt que c'était un des forts croiseurs qui le cherchaient, et qui, après avoir reconnu un corsaire français, voulait l'attirer à lui par des manœuvres simulées et en voilant sa batterie. Le navire anglais se trouvait au vent du corsaire, et il était bien difficile, pour ne pas dire impossible à celui-ci de lui échapper, même avec une marche supérieure, car l'ennemi avait l'avantage du vent. Comme le capitaine Fourmentin ne voulait pas sacrifier son équipage dans un combat aussi inégal, il mit dehors autant de voiles que la violence du vent le lui permettait, et tenta d'échapper au navire par une retraite. Il ordonna à la plus grande partie de ses hommes de descendre dans la cale et de se placer au vent, pour donner au corsaire le moyen de porter plus de voiles; le reste devait se coucher sur le pont, mais tous, les armes à la main, pour être prêts au premier signal. Le capitaine resta seul debout au gouvernail, qu'il n'abandonnait jamais dans les moments de crise.

Lorsque le navire anglais se vit reconnu, il ne se déguisa plus et força de voiles pour atteindre son adversaire, qui se trouvait sous le vent à lui; mais les coups de mer noyaient sa batterie et l'empêchaient d'en faire usage contre le corsaire : il fut cependant bientôt par son travers et il le serrait de près, lorsque Altazin, le second capitaine s'écria :

— Capitaine Fourmentin, *arrivez*, il va nous couper en deux, il nous aborde.

— Non, répondit l'intrépide Boulonnais, je n'arriverai pas; s'il aborde, il est pris.

Le capitaine anglais, surpris et pour ainsi dire épou-

vanté de cette audacieuse manœuvre, qui semblait le provoquer à l'abordage, revira lui-même et s'éloigna du corsaire. Quoi qu'il n'eût vu qu'un petit nombre d'hommes sur le pont des Français, il avait soupçonné quelque ruse, avait craint qu'une force imposante ne fût cachée dans la cale pour le moment de l'abordage, et il n'osa, en conséquence, forcer les Français à un engagement bord à bord. Le corsaire, délivré si inopinément et si glorieusement de ce terrible ennemi, arriva bientôt au port de Gravelines pour faire travailler aux réparations dont il avait besoin.

La croisière de *l'Etoile* était presque finie, il ne lui restait plus que deux jours de course à faire, et chacun la considérait comme terminée. Ses amis lui parlaient de désarmement en lui exposant que ce n'était pas la peine de croiser pour deux jours de mer.

— Il m'en reste assez pour amener des Anglais, répondit-il; c'est pourquoi, dit-il en s'adressant à plusieurs d'entre eux, je vais vous proposer une gageure. Je parie telle somme que l'on voudra et un déjeuner à discrétion pour 60 personnes, que je reviendrai avant les deux jours avec des prisonniers; mais si je suis tué ou prisonnier moi-même, le pari serait nul.

Le pari fut tenu quant au déjeuner, et le capitaine Fourmentin partit.

Il était 10 heures du matin quand le corsaire appareilla; l'équipage était au complet à bord; tous les hommes désiraient signaler la fin d'une course aussi lucrative par quelque nouvel exploit; ils frémissaient tous de joie et d'impatience, et voulaient justifier la confiance que le capitaine avait en eux pour les deux derniers jours de la croisière; leur enthou-

siasme se traduisait par des chants qui se mêlaient au souffle régulier de la brise et que répétaient les nombreux échos du rivage.

Avant le soir, le capitaine Fourmentin, ayant reconnu la terre Britannique, se mit à louvoyer auprès des bancs de Londres, à une petite distance des bords de la Tamise. Après avoir couru quelques molles bordées, auprès de la côte, l'homme en vigie cria : « Navire ! » parole électrique, qui, comme le bruit du canon, ébranle tout à bord : c'est la fortune ou l'esclavage.

L'habile capitaine eut bientôt reconnu un navire de commerce qui cherchait à lui gagner le vent pour se soustraire à la poursuite du corsaire, dont il avait distingué la manœuvre suspecte. On porte droit sur l'ennemi, et en moins d'une heure *l'Etoile* était dans son sillage. On l'aborde, et l'équipage anglais, ne pouvant résister à l'impétuosité des marins qui sautèrent à son bord, se rend presque sans résistance.

Un second navire, que l'on aperçut à l'horizon, ne tarda pas à éprouver le même sort ; il fut poursuivi, abordé et amariné avec une vigueur à laquelle l'Anglais ne put longtemps résister.

Le lendemain, avant l'expiration des deux jours, *l'Etoile* mouillait avec ses deux prises à la rade de Calais, où il entra bientôt au milieu des félicitations de ses amis, qui, connaissant son intrépidité, en avaient redouté pour lui l'issue de ces deux derniers jours de croisière.

De Calais, le corsaire se dirigea vers Boulogne, où il désarma.

Avant ce désarmement, l'armateur lui offrit une prime de 20.000 fr., s'il voulait prendre seulement

15 jours de course avec le même équipage, et beaucoup de ses amis l'excitaient à accepter la proposition, mais il avait résolu de ne plus naviguer, et il refusa toutes les autres offres encore plus avantageuses qu'on lui fit pour l'engager à entreprendre une nouvelle croisière.

C'est ainsi que finit la dernière course de *l'Etoile;* le capitaine Fourmentin fut toujours, par la suite, constant à refuser les nombreux commandements qui lui furent offerts : 17 navires amarinés et conduits dans les ports de France furent les illustres trophées de cette mémorable campagne qui finit le 5 février 1807.

C'est là que se terminèrent la carrière maritime et les exploits de notre illustre marin, qui ne commanda plus lui-même de corsaire, mais qui encouragea encore par ses conseils, par son activité, et par la part qu'il prit dans les armements, cette branche de la navigation qu'il avait su, pour ainsi dire, créer, et rendre si terrible et si ruineuse pour le commerce anglais.

L'Empereur Napoléon lui conféra d'abord la dignité de *Chevalier de l'Empire*, avec des armes spéciales, qui témoignent de la bravoure de notre illustre marin; il en signa le titre à son quartier général impérial d'Ebersdorff, en Allemagne, le 7 mai 1809.

Par la suite, dans un voyage qu'il fit à Boulogne en visitant les côtes, le grand Empereur promit à l'ancien capitaine de *l'Adolphe*, qui devait le porter en Angleterre, de lui conférer le titre de baron; mais les préoccupations que lui causèrent les désastreux événements de 1813 et 1814 lui firent oublier sa promesse, et le capitaine Fourmentin était trop modeste et en même temps trop fier pour devenir solliciteur. Cependant les habitants de Boulogne, qui connaissaient

toutes les circonstances, l'ont toujours appelé le baron Fourmentin, et partout il était connu sous cette dénomination.

On n'admirait pas seulement le sang-froid, l'adresse et l'intrépidité de notre illustre capitaine, mais la constance avec laquelle la fortune favorisait toutes ses entreprises; c'était un sujet d'étonnement pour tout le monde; jamais il ne fut blessé, jamais il ne perdit son navire par un naufrage, et cependant il croisait toujours près des rochers et des écueils; il endurait tous les coups de vent, toutes les tempêtes qui survenaient pendant le temps des croisières, et c'est avec raison qu'il aurait pu dire, comme un célèbre guerrier : *Est-ce ma faute, si je ne suis pas mort?*

Avait-il besoin de monde pour couvrir les pertes qu'il faisait dans son équipage, cent hommes se présentaient au lieu d'un, pour s'embarquer à son bord.

Bien des marins qui se sont illustrés, et même des médecins de marine, m'ont avoué qu'ils regretteraient toujours de n'avoir pas fait une course avec lui.

Son attouchement, la possession de quelque chose qui lui eût appartenu était pour beaucoup de marins un augure et même un gage de bonne fortune. On a jusqu'ici vu des capitaines de corsaires lui couper des morceaux de ses habits ou lui découdre quelques boutons pour les porter sur eux à la mer.

Lorsqu'il fut résolu à ne plus naviguer, après la croisière de l'*Etoile*, un capitaine déjà célèbre par beaucoup d'exploits vint le prier de lui donner ses pantalons de mer, un autre voulut avoir sa boîte à tabac; on donna son nom à plusieurs corsaires.

Il partit un jour pour Calais, où il devait s'embarquer, et comme le temps était froid, il s'était muni, en

quittant Boulogne, d'un carrick neuf que le tailleur venait de lui apporter. A son arrivée, il visita plusieurs de ses amis, et passa ensuite la soirée avec le capitaine Flouet, son ami intime, qui avait longtemps navigué avec lui et dont il estimait la bravoure. Le lendemain, en se levant, il fut fort surpris de trouver son carrick coupé, et un petit morceau de drap enlevé au collet; il crut que c'était l'effet d'un accident et fit tout simplement réparer son carrick par un tailleur sans en parler à personne; mais plusieurs mois après, le capitaine Flouet lui avoua que c'était lui qui avait coupé le morceau de drap, pour le porter, disait-il, comme une relique de bonheur.

Le carrick dont je parle existe encore, il était neuf il y a environ 40 ans, et j'ai été curieux d'examiner la place où le morceau de drap avait été coupé; je l'ai tiré d'une ancienne armoire, et j'ai en effet vu un petit morceau de drap en triangle qui avait été cousu au bord du collet.

Quoiqu'il se fût retiré du service et qu'il eût renoncé à la navigation, ses talents connus pour le sauvetage et le renflouage des navires échoués lui donnèrent souvent l'occasion de rendre des services importants, et en même temps gratuits, aux armateurs de Boulogne en renflouant de riches prises qui avaient fait côte sur les plages de Boulogne, Calais, Dunkerque, et de sauver la vie à un grand nombre de personnes en exposant la sienne.

ANNEXES

I

LE LIVRE D'OR DES CORSAIRES BOULONNAIS

SEIZIÈME SIÈCLE (1)

Le navire de guerre de M. de Claire lui amène 15 tonneaux de vin pris sur les ennemis du Roy, le 17 août 1551.

DIX-SEPTIÈME SIÈCLE

Bernard, commandant la *Louise*, de 120 tonneaux, en 1641 (A. D. Boulogne, Reg. aud.).

Bertheuille (Dominique), commandant la *Boulonnaise*, barque longue de 15 tonneaux (1694).

Blanckeman, commandant la frégate le *Renard*, lieutenant Jean Sausse, prend l'*Espérance*, chargée de poissons, allant de Kolla, en Moscovie, à Amsterdam (1692).

Bye (Sébastien de la), commandant le *Saint-Charles*, chaloupe de 15 tonneaux (1699).

Clary (Bernard), commandant une chaloupe de 10 tonneaux (1689).

Coget (Jean), commandant une chaloupe de 5 tonneaux (1689).

Dankart (Antoine), commandant la *Fortune*, barque de 12 tonneaux, armée à Ambleteuse. L'équipage comprend : Nicolas Brouard, lieutenant; Robert du Catel, Toussaint Dacgbert, Jacques Lhobel, Pierre de le Pierre, Charles de le Pierre, Marcq Godin (1688).

(1) Pour la période ancienne, voir au chapitre Ier. Nous rappelons ici que presque tous les renseignements qui suivent sont empruntés aux Archives du greffe du Tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer, non classées. Lorsque la source est différente, nous l'indiquons.

Delaistre (François), commandant la *Trompeuse ;* s'empare d'un bateau pêcheur et en rançonne un autre (juin 1695).

Delattre, prend la *Marguerite*, en 1697 (A. D. Boulogne. *Reg. C.*).

Doublet, commandant la frégate la *Serpente*, lieutenant Pierre Hamart ; naviguant avec la frégate le *Saint-François-de-Paule*, commandée par Pierre Bart, tous deux attaquent 9 vaisseaux marchands anglais (7 octobre 1691) ; Bart l'abandonne ; Doublet s'empare de l'un des Anglais, *l'Amitié*, qu'il rançonne de 800 livres. Le 8 novembre suivant, à 8 lieues au large du Texel, il prend la flûte hollandaise la *Laitière;* mais le pilote de la frégate sonde mal; il s'échoue trois fois sur les bancs de sable, et en dernier lieu au port de Boulogne. Il fallut décharger le navire pendant la nuit pour sauver les marchandises et les gens.

Fouquet (René), de Saint-Malo, commandant la *Diligente*, frégate de 36 tonneaux (22 mars 1695).

Godouin (Jacques), commandant la barque longue *l'Angélique*, de 12 tonneaux (1697).

Goulhan (Joseph), sieur de Lande, commandant la chaloupe *Marie-Louise*, de 5 tonneaux (1694).

Joubandier du Ram (Gabriel), commandant le flibot le *Bourq couronné*, de 80 tonneaux, armé à Ambleteuse (1688).

Le Boutellier (Guillaume), commandant l'*Espérance*, de 20 tonneaux (1696).

Le Hot (Jacques), de Calais, commandant le *Saint-Joseph*, de 120 tonneaux (1691).

Le Roy (Augustin), commandant la chaloupe la *Brave*, de 4 tonneaux (1696).

Levrette (Guillaume), commandant la *Fortune*, de 20 tonneaux (1695).

Le Wis (Edouard), commandant la frégate le *Saint-Jean*, de 25 tonneaux (1694).

Marcq, commandant en 1640 la frégate la *Louise*, de 120 tonneaux (A. D. Boulogne *Reg. C.*).

Margollet (Jean), commandant un petit bâtiment, en forme de barque longue de 20 tonneaux (septembre 1691).— Commandant la *Subtille*, reprend à la pointe des Perrées, sur le corsaire d'Ostende l'*Etoile du jour*, une barque française, la *Brillante*, de Granville, chargée d'huîtres à destination de Dieppe (1693). Il prend encore le *Guillaume* de Douvres, chargé de planches, allant de Londres à Portsmouth, et le *Commencement*, de Londres, employé pour le service du Prince d'Orange. — Commandant la barque longue la *Diligente*, de 25 tonneaux (mars 1694).—Commandant la barque longue la *Boulonnoise*, de 25 tonneaux (février 1695).

Neuratte (Guillaume), commandant la barque longue la *Boulonnoise*, de 25 tonneaux (mars 1696).

Pamoison (Jean), prend deux pêcheurs anglais (1694).

Turon (Jean), capitaine de frégate de Boulogne, avec Mathias Cacheleu, capitaine de frégate de Calais, prend la *Catherine*, d'Ostende, sous pavillon espagnol, chargée de vins pour Bruges, le 2 décembre 1689 (A. D. Calais, corsaires, B.).

Vaughan (Thomas), prend le *Michel-Ange* (1694). — Commandant le *Fidèle*, de 10 tonneaux (juillet 1695).

Villers (Jean), commandant la corvette la *Corvette de Boulogne*, de 18 à 20 tonneaux (octobre 1698).

Walnart, prend une galiote ostendaise à la pointe des Perrées (1694).

Wien (François), de Honfleur, commandant le *Triomphant*, de 15 tonneaux (septembre 1695).

DIX-HUITIÈME SIÈCLE

Anquetil (Jacques), commandant le *Cheval Marin*, prend, en avril 1748, *l'Etienne et Sarah*, rançonné pour 200 guinées, plus 10 livres sterling pour l'ôtage ; la *Jane Marie*, de Berwick, 216 guinées; le *Jean*, de Plymouth, 132 guinées et 24 livres : le *Blaydon*, 258 guinées et 24 livres ; le *Richard et Elisabeth*, de Harwich, 100 livres sterling ; le *Spichel*, de Sunderland, armé de 6 canons, 125 livres sterling. En novembre de la même année, il prend : le *Sery* (?) *et Marie*, de Harwich, rançonné pour 92 guinées, le *Henry*, de Yarmouth, 257 guinées ; les *Trois Frères*, de Sunderland, 151 1/2 guinées ; les *Trois frères*, d'Aberdeen, 400 guinées ; la *Providence*, d'Aberdeen, 95 guinées ; la *Princesse Caroline*, 1.080 guinées et 24 livres sterling (A. D., Calais, Corsaires, B.).

Bachelier (Jean), commandant, en décembre 1708, la barque-longue la *Commère joyeuse*, prend, en compagnie de son frère François, le *Jean*, de Yarmouth (A. D. Boulogne, *Reg. Sent.*).

Becquerel (Marie-Joseph), commandant la *Mouche* en 1782. Le 8 janvier, il fait naufrage, et est noyé avec son équipage (A. C. 2128).

Blanqueman (Pierre), commandant en 1746 la demi-galère la *Marie Bernard*, armateur Pierre Merlin fils, prend la *Princesse Caroline*, brigantin de 150 tonneaux, armé de 2 pierriers, portant 10 hommes d'équipage, après lui avoir envoyé quelques coups de canons et plusieurs feux de mousqueterie. Cette prise lui fut disputée par Dupont, commandant l'*Attrappe-si-tu-peux*, qui prétendit y avoir droit, et accusa Merlin et deux de ses intéressés, Butor et Francia, d'être allés à la prison, et d'avoir

envoyé Louvet, le geôlier, chercher des liqueurs et du vin chez Marmin et Hagneré, cabaretiers, pour régaler le capitaine et l'équipage de la prise. Blanqueman, de son côté, affirma que le brigantin anglais ne s'était pas rendu au coup de semonce, parce qu'il avait pris Dupont pour un corsaire de sa nation : il ajouta que Dupont, après s'être concerté avec Thueux pour faire la course de compagnie, l'avait abandonné sans tirer un coup de canon, une fois le combat engagé (B. N., *Factums*, Paris, 1746, 4° F. m. 3163 et suiv.).

Blart (Jean), commandant la barque longue la *Belle Judith*, de 18 tonneaux (1705 et 1707).

Blart (Pierre), commandant la barque longue la *Duchesse*, de 18 tonneaux, prend le *Saint-Jérôme*, de Zéricksée (septembre 1704), et, après combat, un bâtiment anonyme, la *Demoiselle Marie* (mars 1705), six petits pêcheurs anglais (juillet 1705), la *Révérence*, de Zéricksée (mai 1706) (A. D. Boulogne, *Reg. Sent.*) ; commandant la *Notre-Dame-de-Paix*, de 18 tonneaux (1707).

Bloquel (Gédéon), commandant la barque longue la *Boulonnoise*, de 18 tonneaux, portant 2 canons et 4 pierriers, armateur Joseph Odoyer (novembre 1702). — Commandant la barque longue *le Postillon*, avec Toussaint Macquet et Nicolas le Long parmi ses officiers, prend le *Jean Auffray* et un bâtiment anonyme, pêcheurs (6 novembre 1702). — Commandant la *Boulonnaise*, prend *la Reine des Anges* (20 janvier 1703). — Commandant la barque longue la *Duchesse*, de 18 tonneaux, portant 2 canons et 4 pierriers (1703), prend, avec Jacob Battement, capitaine de la frégate l'*Heureuse*, de Dunkerque, un bâtiment suédois chargé de tabacs et autres marchandises (9 mars 1704), et une pinque dont l'équipage se sauve à terre (26 décembre 1714). — (A. D. Boulogne. *Reg. Sent.*).

Bonnet (Charles), commandant le *Saint-Jacques*, prend la *Lucy*, 17 hommes d'équipage (6 février 1757) (A. D. Calais, corsaires, B) ; commandant le *Cerbère* (1757) (A. C. 1552, liasse).

Bonvarlet (Jacques), commandant le *Hobereau*, rançonne, les 27 avril et 27 juin 1757, la *Molly*, de Lymne-Régis, chargée de planches et de fer, pour 630 livres sterling, et le *Dauphin*, allant de Boston à Amsterdam, chargé de bois, pour 800 guinées, ou 19.200 livres tournois (A. D. Calais, corsaires, B.).

Bouvier (Edmond), commandant le *Franc-maçon*, de 6 tonneaux (février 1760).

Braye (Louis), commandant le *Marquis de Villequier*, prend (avec Perré commandant le *Gros Thomas*) la *Thétis* (mars 1757). — Commandant le *Prince de Solve* et le *Romain*, armateur E. D. Dangerville, en 1758 (A. D. Boulogne, cautions). Commandant la *Marquise de Nazelle*, de 35 tonneaux (janvier 1759);

« Joseph Dugast, habitant de l'Acadie, transporté à Boulogne par les ennemis de l'Etat, embarqué comme novice sur ce corsaire, dépose une plainte contre Barbe fils, dépositaire, qui lui a donné un coup de sabre sur le bras, dans la maison de Madeleine Sauvage, veuve d'Antoine Sauveur, dit Sicard » (A. C. 1563). — Commandant la double chaloupe le *Bon Larron*, de 8 tonneaux, portant 4 pierriers, prend l'*Anne*, de 30 tonneaux, venant de Yarmouth, allant à Weymouth, chargée de pierres de Portland, ayant 4 hommes d'équipage, après lui avoir donné chasse pendant la nuit. Il y jette 3 hommes sous les ordres de Nicolas Duhamel (7 juin 1760).

Buttel (Charles), commandant le *Dauphin*, dépositaire François d'Isque (1747).

Cannet (Antoine), commandant le *Saint-Nicolas* (1760).

Cary (Charles), commandant le *Dauphin*, prend le brigantin le *Phénix*, chargé de charbon et d'eau-de-vie, portant 9 hommes d'équipage (20 septembre 1756) (A. D. Calais, corsaires B). — Commandant le *Dauphin*, prend le *Saint-Eustache* (1757).

Cary, commandant la *Comtesse d'Avault*, armateur A. Y. J. Butay, prend le dogre l'*Espérance* et le brick l'*Entreprise* (1782).

Castagnier (Joseph), commandant la côtre la *Comtesse de Maurepas*, pris par un corsaire anglais (1778).

Clémance (Jean), de Dieppe, commandant la *Malice*, caïque de 46 pieds de quille, 18 pieds de baux, 70 tonneaux, portant 10 canons de 4 livres de balles et 70 hommes d'équipage, armateur Jean-Nicolas Briche (février 1761)

Coilliot (Pierre), (1), commandant la barque longue le *Bon Retour*, de 18 tonneaux (1703-1704).

Coilliot (Jean), commandant la corvette le *Saint-Georges*, de 16 tonneaux (1702), prend le 18 mai un navire anglais chargé de fromen[illegible]; il a pour officier François Delpierre. — Commandant la *Notre-Dame de Boulogne*, de 18 tonneaux (1703-1704 et 1705).

Coilliot (Antoine), commandant la *Marquise de Leede*, de 26 tonneaux (mai 1759).

Coilliot (Jean-Baptiste), commandant la *Marquise de Leede*, de 26 tonneaux (décembre 1759). — Commandant le *Comte de Valence*, armateur Nicolas Lamoury (1764).

Coilliot (Jacques), commandant le *Comte de Valence* (Vallencé), caïque de 36 pieds de quille, 18 pieds de baux, 70 tonneaux, portant 6 canons de quatre livres de balles, 4 pierriers, armateur Nicolas Lamoury fils (1758-1759) ; avec le même, prend le brigantin *Forerack*, de 70 tonneaux, capitaine Richard Wil-

(1) La mère de Sainte-Beuve appartenait à cette famille.

liam, allant de Londres à Bristol, chargé de fer en barres (25 mars 1760) (1).

Dacquebert (Simon), commandant la frégate la *Louise*, en mars 1668 (A. D. Boulogne *Reg. C.*).

Darras (Jacques), commandant la *Fleur*, prend, le 9 juin 1747, les brigantins *Thomas et Marie*, et la *Véritable Amitié*, rançonnés pour 90 et 155 livres st., et, le 23 juin, la *Charmante Elisabeth*, rançonnée pour 205 livres st. (A. D. Calais, corsaires B).

David (Jean), commandant le *Roy David*, armateur Th. Dampster, en 1749 (A. D. Boulogne, *Reg. C.*).

Delacre (Jacques-François) commandant la *Princesse de Condé*, de 35 tonneaux, prend, en avril 1757, la *Princesse de Galles*, de 70 tonneaux, allant à Londres chargée d'avoine (A. D. Calais, corsaires, B). — Commandant la *Marquise de Nazelle*, caïque de 40 pieds de quille, 16 pieds 1/2 de baux, 35 tonneaux, portant 4 canons de 4, 6 pierriers, armateurs Godin fils (janvier 1758).

Delacre (Robert), commandant *l'Hercule*, en 1762 (A. C.-2088).

Delpierre (Félix), commandant le *Malin*, de 8 tonneaux (février 1761).

Demay (Thomas), commandant le *Saint-Louis*, de 18 tonneaux (1703).

Desvresne (Jean), commandant la barque longue le *Don de Dieu*, de 28 tonneaux (1706).

Desvresne (François), commandant la barque longue le *Saint-François* (1708).

Dubois (Jean), commandant la *Rusée*, prend le *Jean* de Bromston (5 juillet 1747) et un sloop anglais, l'*Elisabeth*, de 70 tonneaux, conduit à Dieppe, et un brigantin la *Suzanne*, de 60 tonneaux, qui est acheté par Jacques Coilliot pour être placé sous les ordres de Louis Poure, père de celui dont nous avons tracé la biographie (juin 1748). — Commandant le *Raisonnable*, prend la flûte la *Lyselmonde*, de 130 tonneaux, de Zéricksée, en Zélande (juin 1748).

Dubois (Joseph), commandant le *Voltigeur*, de 30 tonneaux (janvier 1760).

Ducatel (Robert), commandant la frégate la *Duchesse d'Aumont*, de 18 tonneaux (1705, 1707 et 1708).

Duchesne (Michel), commandant le *Chevalier*, de 70 tonneaux, en 1759 (A. D. Boulogne cart.).

Duchesne (Jean), commandant un corsaire de 70 tonneaux

(1) Voir à son sujet *la Voix de Saint-Nicolas*, 1er mars 1907, et A. Lefebvre, *Une lettre de marque sous Louis XV*.

(novembre 1757) (1). — Commandant le *Fontainier*, caïque de 60 tonneaux, armateur Cléry-Destaillettes, puis Joseph Gallet fils (1759).

Duchesne (Jean-Baptiste), commandant le *Furet* (1745), dépositaire Manguet de la Sablonnière (A. D. Cart.).

Duhamel, de Saint-Valéry-sur-Somme, commandant le *Comte d'Ayen*, de 70 tonneaux, armateur Jean Manguet de la Sablonnière (1757) (A. D. Calais, corsaires B).

Duhamel (2) (Nicolas), commandant une langarre portant 6 pierriers, quitte Boulogne en juillet 1760 et est pris par les Anglais trois jours après sa sortie du port. Il s'évade ou est échangé presque aussitôt, car, en septembre suivant, il commande le *Hasard*, de 10 tonneaux, armateurs Nicolas Gallet et Pierre Dubreuil. — Commandant le *Séguier*, de 65 pieds de quille, 22 pieds 1/2 de baux, 130 tonneaux, gréé en senault, armateur Jean-Nicolas Briche (mars 1762).

Duhamel (Louis), commandant le *Voltigeur*, de 12 tonneaux (février 1760).

Duhamel (Jacques), commandant le *Bon Larron*, de 8 tonneaux (juillet 1760).

Dumont père (Mathieu), commandant le *Romain*, frégate de 76 pieds de quille, du dehors de l'étrave au dehors de l'étambeau; à la voie du pont 86 pieds, de tête en tête 91 pieds, maîtres baux 24 pieds 6 pouces, calle sur serre et sous baux 11 pieds; sur le pont 84 sabords dont 20 en batterie, 2 d'arrière et 2 devant; 250 tonneaux; portant 16 canons de 6 sur 16 affûts, 4 canons de 2, 18 pierriers, 200 fusils, 200 pistolets garnis de leurs brochets, 200 sabres, des haches d'armes, des gargousines, 1.500 boulets dont plus des trois quarts du calibre de 6 livres de balles; pour lest, 30.000 pesants de fer, le reste de pierres; le tout estimé 128.000 livres; armateurs J. J. N. Taverne, écuyer, seigneur de Montdhiver et de Renescure. et Et. Denis Dangerville (1760).

Dupont (Jean-Baptiste), commandant l'*Attrappe-si-tu-peux*, de 20 tonneux, portant un canon de 3 livres, 2 de 2,4 pierriers et 30 hommes d'équipage; dépositaire Merlin; prend le *Prince d'Orange* (de Waterford), chargé de sucre et de bois (B. N. *Factums*, et A. D. Calais, corsaires B). — Commandant le *Frère Cadet*, prend la *Providence*, d'Inverness (juillet 1748).

Dutertre (Louis), commandant *l'Espérance*, prend (avec le *Furet*) la *Marie*, de 105 tonneaux, et un bâtiment de 50 tonneaux (1745); avec le même, prend un navire anglais de 40 tonneaux (juin 1748).

Ferne (Louis de), dit Suisse, commandant *l'Aimable* (1745) (A. D. Boulogne, cart.).

(1) Cf. les *Mémoires* de Louis Poure.
(2) Cf. les *Mémoires* de Louis Poure.

Goduin (Jacques), commandant *l'Angélique,* barque longue de 12 tonneaux (commencement du XVIIIe siècle) (1).

Ferry, commandant le *Duc de Penthièvre,* à la suite de Vion, en 1747, armateur François Bouvier, fait trois courses (A. D. Boulogne, *Reg. C.*).

Gournay (Jean), commandant la *Marquise de Leyde* (1757) (A. C. 1203 liasse).

Harduin (Nicolas), commandant le *Marquis de Villequier,* de 28 tonneaux, armateur Bertrand-Jérôme Manse (décembre 1759). — Commandant le *Marquis de Fiennes,* de 70 tonneaux (A. D. Boulogne, cart.).

Isque (François d'), commandant la barque-longue la *Duchesse de Villequier,* de 18 tonneaux, portant 4 canons et 6 pierriers, prend, le 12 octobre 1706, un bâtiment anglais chargé de blé, le 8 avril 1707 un brigantin, le *Jean-Etienne,* le 20 avril, l'*Adventure,* de Colchester, chargée d'huîtres, le 8 juin 1707, avec Margollé, la *Marie-Marthe,* chargée d'oranges et de citrons (A. D. Boulogne, *Reg. Sent.*). — Commandant en mars 1711 le dogre la *Duchesse d'Aumont,* armée à Calais, de 25 tonneaux, 50 pieds de quille, portant 10 canons de 4, 4 pierriers, et 75 hommes d'équipage (A. D. Calais, corsaires B). — Commandant la *Dauphine,* en 1747 (A. D. Boulogne, *Reg. C.*).

Jacques (Pierre-François), commandant le *Moissonneur,* de 4 tonneaux (avril 1760).

Jean (Jean-Louis), commandant la *Fourmie,* prend, le 24 juillet 1756, le *Robert et Thomas,* chargé de charbon et de beurre, ayant 10 hommes d'équipage, allant à Londres. — Commandant le *Voltigeur,* prend, le 28 octobre 1757, la *Mary,* de Bath, où il délivre un Français pris sur un corsaire de Bordeaux par un navire de guerre anglais, puis évadé. Commandant la *Marquise de Leede,* armateur Michel Cléry, prend en janvier 1758 la *Prospérité,* de Rotterdam, chargée de harengs. — Sur le même navire, en 1760. — Commandant le *Voltigeur,* armateurs Michel Soyez, Pierre le Lièvre, Dubreuil et François Lantonne, en juillet 1760 (A. D. Calais, corsaires. B, et Boulogne *Reg. C.*).

Jean (Michel) commandant le *Voltigeur,* prend, le 15 octobre 1757, un sloop anglais chargé de bois de construction; le 26, un sloop chargé d'ardoises; le 27 une goëlette chargée de goudron, et un norvégien qu'il relâche (A. C. 1203 liasse).

Le Bray (Louis), commandant un navire (2) de 75 à 76 pieds de quille traînant sur terre, de 24 à 25 pieds de baux, portant 14 canons de 6, 2 de 12, 4 de 1 ; 8 à 10 pierriers dans les hunes,

(1) Le même que GODOUIN.
(2) Très probablement *le Romain.*

avec 250 à 300 hommes d'équipage, le tout estimé 128.000 livres; armateur Dangerville, trésorier des troupes du roi à Boulogne-sur-Mer. — Commandant le *Marquis de Villequier*, prend le 20 janvier 1757 l'*Eléonore*, chargée de tabac, et, le 12 février suivant, l'*Elisabeth et Catherine*, chargée de cuirs. — Commandant la *Marquise de Nazelle*, il prend le 12 janvier 1759 la *Lydia*, un brigantin de Londres, après un combat (A. D. Calais, corsaires B).

Le Clercq (Robert), commandant un corsaire, fait naufrage en 1747, avec 15 hommes de son équipage (A. C. 2058). — Commandant la *Claudine*, prend le brigantin la *Mouche*, de 50 tonneaux, de Darmouth (1768).

Le Clercq (Guillaume), commandant en 1760 le *Duc de Biron*, armateur François Bomier, maître de quai et négociant (A. D. *Reg. C.*).

Lefebvre (Gaudoin), commandant la frégate longue la *Gratieuse*, prend, le 27 février 1706, à hauteur du cap Lizard, un bâtiment hollandais chargé de fil de laiton (A. D. Boulogne, *Reg. Sent.*).

Lefebvre (Pierre), dit **Juin**, commandant le *Dangé*, de 80 tonneaux (1761).

Lépine (Pierre), commandant la *Fourmie*, armateur Cléry des Taillettes, en 1759 (A. D. Boulogne, *Reg. C.*).

Le Roy, commandant en 1747 un corsaire armé par Th. Ch. Dempster (A. D. Boulogne Cautions).

Letellier (Henry), commandant la *Conquête*, en novembre 1747 (A. D. Calais, corsaires B).

Libert (Hercule), commandant la barque longue le *Royal Jacques*, de 18 tonneaux (1708).

Libert (Hercule), commandant le *Duc d'Aumont*, fait une prise où il trouve un nègre du Congo âgé de 14 ans, et estampé de la marque Y. X. F. ; il est fait prisonnier à son tour (1757). Jean Dupont, porteur de sa commission, apprend un état au négrillon et l'élève dans la religion catholique.

Libert fils (Louis). Commandant l'*Union* (1768), dépositaire J. B. Coilliot (A. D. Boulogne. *Reg. C.*). — Commandant le *Duc d'Aumont*, armateur Jacques Coilliot, prend le *Charles*, senault de la Nouvelle Angleterre, de 100 tonneaux, capitaine Jameson, allant de la Jamaïque à Londres, chargé de tafia, sucre, bois d'acajou, etc... (21 janvier 1757).

Lion (Gaspard), commandant le *Duc de Mazarin*, de 125 tonneaux, portant 14 canons dont 12 de 4 et 2 de 6, 7 espingoles, avec 116 à 120 hommes d'équipage ; armateur François-Régis Becquerel. Le même corsaire est armé en 1760 par Louis Paillet.

Mansse (Jean-Baptiste-Joseph), commandant le *Prince Fort*, armateur Pierre Tricot, en 1747 (A.D. Boulogne, *Reg. C.*)

Neuratte (Guillaume), commandant la barque longue la *Bonne Aventure*, de 20 tonneaux (1703, 1704, 1705 et 1706).

Nicolay, commandant un corsaire portant 6 canons de 12, lieutenant Louis Poure ; pris par les Anglais (janvier 1779).

Paillet (Oudart), commandant le dogre l'*Espérance*, de 36 tonneaux (octobre 1702). — En 1703, après un coup de gros temps, est pris par les Anglais à la hauteur de Barfleur. — Commandant la barque longue le *Roy d'Espagne*, de 28 tonneaux (1704). — Commandant *la Bastienne*, armateur Pierre Merlin, en 1759.

Paillet (Nicolas-Dominique), commandant la barque longue la *Morienne* de 25 tonneaux (1704 et 1705). — Commandant la frégate l'*Amaranthe*, armateur Louis Paillet, 1760.

Palette (Claude), commandant le *Frère Aîné*, de 20 tonneaux (1748). — Commandant le *Pandoure*, prend, en mars-avril 1748, la *Rose de Juin*, de Yarmouth, l'*Idea*, de Dundee, et rançonne le *Samuel*, pour 210 l. st. (A. D. Calais, corsaires B).

Papin (Jean), commandant le *Trompeur*, prend la *Rose*, de 25 tonneaux, capitaine Jean Wigmare, en mai 1747, et en juin le *Volontaire* et la *Lune*, pêcheurs rançonnés pour 12 et 30 l. st. (A.D. Calais, corsaires B.). — Commandant la *Marquise de Bevinghen*, prend la galiote la *Rachel*, de 100 tonneaux, chargée de sucre, café, coton, gingembre, capitaine Joachim-Henry Schumick, lequel a jeté ses papiers à la mer, et en a dissimulé d'autres dans une cachette (septembre 1757).

Perré (Jean-Jacques), commandant le *Gros Thomas*, prend la *Dépêche*, et un bâtiment anonyme chargés d'oranges, citrons, eaux-de-vie, le 17 janvier 1757 (A.D. Calais, corsaires B) et avec le *Marquis de Villequier*, la *Thétis*, de 120 tonneaux, allant de Rotterdam à Cork, chargée de vin, cuivre, etc., capitaine Robert Mitchell (mars 1757). — Commandant la caïque la *Coureuse*, de 35 tonneaux (ancienne *Marquise de Nazelle*), armateur Jean Barbe (décembre 1759). — Commandant le *Gros Thomas*, de 8 tonneaux (avril 1760), armateur Jean Barbe fils. — Commandant un langarre de 32 pieds de quille, 10 pieds de baux, de 10 tonneaux, armateur Bernard Cléry fils (mars 1762).

Pollet (Nicolas), commandant la bellandre le *Saint-Antoine*, est pris le 12 janvier 1712 par le *Charles-Trois*, ostendais, capitaine Jean de Nadaire, et délivré peu après par la frégate de Dunkerque la *Grande Famille*, capitaine Morel (A.D. Boulogne, *Reg. Sent.*).

Regnault (Ferdinand), commandant le *Duc d'Ayen*, de 70 pieds de quille, 22 pieds de baux, 140 tonneaux, portant 16 canons de 6, et 12 pierriers d'une demi-livre de balles ; armateur Jean Manguet de la Sablonnière (février 1758).

Rembourt, de Dunkerque, commandant, en 1757, le *Frère Pierre*. Louis Sauval de Beaumont, fils d'un conseiller de Clermont en Auvergne, venu pour s'embarquer sur ce corsaire, est blessé de 2 coups d'épée dans une rixe, rue Saint-Pierre, avec Jacques-Ambroise-Gabriel Queneulle, soldat aux gardes françaises, compagnie La Ferrières (A. C. 1554).

Rivet, commandant l'*Epervier*, prend, le 10 mars 1757, l'*Anne*, de Rotterdam (A. D. Calais, corsaires B.).

Robeaux (Jean), commandant la *Fine*, prend, le 7 juin 1747, un pêcheur, la *Fleur de May* (*Ibid.*).

Roux (Pierre), commandant la barque longue l'*Amazone*, en mai 1705, prend (avec l'*Espérance*) la *Betsy*, chargée de vins, et rançonne la *Marie*, de Midlebourg, pour 530 livres, monnaie de France (A.D. Boulogne, *Reg. Sent.*).

Sauvé (Pierre), commandant le *Général Lally*, en mars 1757, armateurs François Becquerel et Jean Gallet, rançonne le *Sussex*, de Hull, pour 50 guinées, le *Guillaume*, de Margate, pour 50 guinées, le *Sunnyside*, de Sunderland, pour 250 guinées, le *Speedwell*, de Sunderland, pour 105 guinées, le *French Goodwill*, pour 100 guinées ; il prend le *Dauphin*, paquebot de Harwich, de 90 tonneaux, portant 6 canons, 6 pierriers, 20 hommes d'équipage, et contenant une caisse d'or ; il prend encore le *Cambridge*, et la *Volonté* (A.D.Calais, corsaires B.). — Commandant le *Maréchal duc de Noailles*, de 67 pieds de quille, 22 pieds 1/2 de baux, 130 tonneaux, portant 14 canons de 6, 2 de 2, 12 pierriers, avec 120 hommes d'équipage ; armateur Jean-Nicolas Briche (février 1761).

Saint-Pé (?) (David), commandant le *Ramponneau*, de 35 tonneaux, 45 pieds de quille, 13 pieds 1/2 de baux, armateur Michel Cléry (1761).

Sénéca, commandant le brigantin l'*Heureuse*, prend, le 12 juillet 1710, le *Jean*, de Dublin (A. D. Boulogne, *Reg. Sent.*).

Soubitez (François), commandant le *Comte Davaux*, lieutenant Louis Poure, mort en mer le 1er décembre 1780 (1).

Thueux (Jacques), commandant l'*Heureux*, en 1757 (A. C. 1552 liasse). — Commandant le *Comte de Valence*, armateur E. Dangerville, en 1760, avec Coilliot pour capitaine en second ; en 1761, il commande en second le *Marquis de Villequier*, même armateur, et est fait prisonnier par les Anglais (A. D. Boulogne, *Reg. C.*).

Typhaigne (Pierre), commandant la *Marquise de Bevinghen*, caïque de 70 tonneaux, 45 pieds de quille, 18 pieds de baux, armateur Michel Cléry (1761).

(1) Cf. les *Mémoires* de Louis Poure.

Vasseur (Jean-François), commandant la *Châtelaine*, de 60 tonneaux, portant 6 canons de 4, 6 pierriers de 3/4 de livre de balles ; armateur Jacques-Antoine Vasseur (1758).

Vion, commandant le *Duc de Penthièvre*, armateur François Bouvier, fait trois courses en 1747 (A. D. Boulogne, *Reg. C.*).

CORSAIRES SANS NOMS DE CAPITAINES (1)

1693. — *Notre-Dame de Boulogne*, barque longue de 25 tonneaux, armateur François Beaurain.

1705. — La *Découverte*. Antoine Gaspard Goduin, sieur de Grand'maison, âgé de dix-huit ans, embarqué *pour son plaisir* sur ce corsaire, est tué en montant à l'abordage d'un navire ennemi (A.C. 2015).

1746. — L'*Ardent*, armateur Pierre Merlin fils.

1747. — Le *Maréchal de Saxe*, armateur Pierre Tricot.

1749. — L'*Ardent*, armateur Nicolas Caboche.

1757. — Le *Mazarin*, armateur F. Becquerel, au profit de qui une sentence est rendue contre un marchand de faïence, loueur de voitures, qui avait favorisé la désertion de quatre matelots de son navire, lesquels s'étaient enfuis à Dunkerque (A. C. 1041).

1758. — Le *Maréchal duc de Biron*, frégate de 150 tonneaux, portant 12 canons de 6, 4 de 8, 10 pierriers, et 160 hommes d'équipage, coûtant 79. 500 livres.

1759. — Le *Duc de Fronsac*, armateur Cléry des Taillettes.

1760. — Le *Duc de Mazarin*, armateur Louis Paillet.
L'*Amaranthe*.

1761. — Le *Malin*, armateur Jean Manguet de la Sablonnière.
Le *Duc de Biron*, armateur François Bouvier.
Le *Hasard*, armateur Pierre Lelièvre Dubreuil.
La *Baronne d'Ordre*, armateur Jérôme Pilloust.
Le *Moissonneur*, même armateur.
Le *Gros Thomas*, armateur Pierre Merlin.

1781. — La *Princesse de Robecq*, caïque construite par Louis Reine pour Bernard Guislain, haupoulieur à Dunkerque.

RÉVOLUTION ET PREMIER EMPIRE

(1790-1815)

Altazin (Jacques-Antoine). — En l'an VII, il est maître d'équipage et capitaine de prise à bord du *Sauvage*, capitaine J.-B. Pollet.

En 1807, il commande le *Père de Famille*, portant 14 canons et 60 hommes d'équipage (Armateur Sannier-Ducrocq). Le 29 oc-

(1) A. D. et A. G., *passim*.

tobre, vers sept heures du soir, il se trouve sur les côtes anglaises, et rencontre un cutter ennemi de 18 canons. Au moment où l'équipage du corsaire se dispose à l'aborder, le cutter hisse ses filets pour l'éviter. Altazin ordonne une décharge de sa petite artillerie; l'Anglais riposte, et lâche une plus forte bordée qui renverse sur le pont une partie de l'état-major du *Père de Famille*. Altazin ne peut faire monter aucun de ses hommes à bord du cutter, et doit se retirer avec 7 tués et 4 blessés, après trois quarts d'heure de combat. Il rentre à Boulogne le 30, avec une grande partie de ses manœuvres coupées, ses voiles criblées et son beaupré cassé (A. C. pièce non cotée).

En 1808, il commande le *Furet*. Il parcourt les parages de France sans rien rencontrer. Une frégate anglaise le force à se réfugier dans la rade de la Hougue. Il en sort pour aller sur les côtes anglaises chercher une proie; il appareille par une nuit de décembre, avec une brise fraîche et une mer légèrement houleuse. Le lendemain, au jour, vers 10 heures du matin, la vigie signale une voile dans le pied du vent. On reconnait un navire de guerre. Altazin vire sur la terre et prend chasse devant l'ennemi. A une lieue de la pointe de Barfleur, la frégate anglaise lui coupe la côte, lui envoie sa bordée et le force d'amener. On transporte les prisonniers sur le ponton le *Crown*, rade de Portsmouth. (H. Chevalier, *Vie et Aventures de Tom Souville*, Paris, 1895, in-18, p. 240.)

Altazin. — Commande en 1806-1807 la course de l'*Etoile*, armée à Dunkerque; il prend, à partir de février 1806, 3 bricks, dont un charge de houille, le *Young Edward*, le *John*, le *Frieux* et une galiote anglaise l'*Adventure* (*Mon.*, 1806-150), l'*Addison*, de 120 tonneaux, l'*Unité*, de 126 tonneaux, le *Parangon*, de 200 tonneaux; au début de 1807, le *John Nicholson*, brick; en mars, le brick *Blessing*, de 160 tonneaux; en avril le *Testimony Reward*, de 250 tonneaux, chargé de terre de pipe (Gallois, *les Corsaires français*, I, 208, Paris, 1847, 2 vol. in-18, et *Mon.*, 1806, 326, et 1807, 106 et 134.)

Aucoin (Firmin). — Né à l'île Saint-Jean, en Acadie, il s'était marié à Boulogne, le 31 mai 1785, avec G. N. L. Duchesne. En l'an VI, il commande l'*Escamoteur* (armateurs Harelle et Moleux-Crouy). Le 5 pluviôse, à 5 heures du soir, il s'empare du sloop la *Providence*, allant de Portland à Mowlsend, chargé de pierres. Le capitaine de prises est Baclin : il doit échouer la *Providence*, qui faisait eau de toutes parts, sur la côte de Saint-Frieux. Il prend encore un brick.

En l'an VII, il commande le *Poisson volant*, portant 6 canons, de 6, et 30 hommes d'équipage (armateurs Messe-Martin et Meurice fils de Calais). Le 19 ventôse, à 5 heures du matin et à

3 lieues au large de Douvres, il prend l'*Harmonie*, naviguant sur son lest, armée de 5 canons de 3 et 4 livres de balles, 5 fusils, 6 pistolets, avec 10 hommes d'équipage. Le capitaine, Richard Sharp, s'est défendu une heure et demie, a fait feu de sa mousqueterie et tiré trois coups de canon. Le 21 prairial, vers 10 heures 1/2 du soir, à une lieue de Folkestone, et après une heure de chasse, il prend le brick le *Berry*, avec 6 hommes d'équipage, allant d'Yarmouth à Liverpool; à 11 heures, et à 2 lieues de Folkestone, il prend le sloop la *Nelly*, chargé de blé, pois, fèves, etc., allant de Londres à Barmouth. Le 13 messidor, avec le *Furet*, commandé par Routier, il prend le trois-mâts les *Frères*, chargé de sucre et café, vendu 452.873 fr. 06.

Audibert (Pierre). — En l'an VII, il commande le *Rusé*, de 75 tonneaux, portant 14 canons et 35 hommes d'équipage (armateur Tiesset). Le 13 ventôse, avec l'*Industrie*, commandée par J.-A. Huret, il prend le sloop le *John*, chargé de blé. A 8 heures 1/2 du soir, il a connaissance d'un sloop qui refuse de le suivre en France; un feu de mousqueterie blesse à mort le capitaine anglais. Deux extraits du *Moniteur*, parus les 27 et 28 nivôse an VII (et relevés par M. Henri Caudevelle dans le *Cicerone*, 21 décembre 1899) signalent un haut fait d'Audibert qui met sa bravoure en lumière, ainsi que celle de Denis Fourmentin, frère de J.-O. Fourmentin, dit le baron Bucaille; Denis Fourmentin trouva la mort dans l'affaire, laquelle ne fut pas toute à l'honneur de l'équipage du *Rusé*.

Nous avons donné l'arrêté du Directoire exécutif, en date du 27 nivôse an VII, signé de Réveillère-Lépeaux, ministre de la Marine (*Mon.*, an VII, 117).

Le lendemain, le *Moniteur* publiait cet entrefilet :

« Voici la vérité sur la conduite de l'équipage du capitaine Audibert, lors du combat où le courageux Bucaille (1) a été tué : trois corsaires français donnaient la chasse à un cutter anglais; Audibert commande l'abordage, l'équipage refuse d'obéir et se couche sur le pont. Audibert, jaloux de soutenir l'honneur français, engage le combat, secondé de son état-major; mais après avoir tiré quelques bordées, il est obligé de renoncer à son entreprise. Audibert, de retour à Boulogne, a demandé une punition exemplaire due aux lâches qui l'avaient abandonné. Le 22 nivôse, tous ont été conduits dans le fort de Boulogne, et une commission va être créée pour leur appliquer la peine qu'ils méritent. Leur moyen de défense est que c'était tirer la poudre aux moineaux que de canonner un vaisseau armé, avec lequel il n'y avait que des coups à gagner; mais qu'ils auraient combattu de

(1) Erreur : il y a confusion avec son frère.

bon cœur un vaisseau marchand dont la prise leur eût valu du butin. Le directoire exécutif, attentif à récompenser la valeur française, a pris, le 3 de ce mois, au sujet du citoyen Audibert l'arrêté que nous avons donné hier. »

Baclin (J. François). — En l'an VI, il navigue sur l'*Escamoteur*, commandé par Aucoin, en qualité de capitaine de prise. En l'an VII, il est lieutenant à bord du *Faret*, commandé par Routtier. En l'an VIII, il est premier lieutenant à bord du *Bien Informé*, dont la première course est commandée par Robertson; il commande la 2e, du 17 fructidor an VIII au 26 vendémiaire an IX. Le *Bien Informé* (armateur Griset,) porte 28 hommes d'équipage. En l'an XIV, il est 2e lieutenant à bord du *Voltigeur*, commandé par Nicolas-Fourmentin. Du 7 mai au 7 octobre 1807, il commande la 5e course du *Voltigeur*, portant 21 hommes d'équipage. Les prises sont : la *Vancy*, vendue 3.023 fr.07; la *Fame*, chargée de charbon, vendue 326.152 fr. 27 (27 mai); l'*Eléonore*, vendue 28.243 fr. 52 (27 mai); le *Francis*, qu'il fallut échouer à la côte de Berck repris par l'ennemi en allant de Berck à Etaples ; divers objets restés à Berck furent vendus 191 fr. 52. Baclin, sitôt cette course terminée, reprend la mer sur le *Duc de Dantzig* (armateur Fontaine), dont la croisière (20 août 1807 au 19 février 1808) venait d'être interrompue par suite de maladie de Duchenne, qui le commandait. Baclin, avec l'*Estelle*, le *Mars* et le *Chasseur*, bâtiments de l'Etat, prend le *William et Henry*, et reçoit 220.250 fr. 21 pour sa part dans cette capture.

Beale (Mathieu). — Dunkerquois. Il commande le *Voltigeur*, avec lequel il sort du port de Boulogne le 7 fructidor an IV, à 5 heures du soir, et fait route sur l'Angleterre. Vers 11 heures, à la pointe des Perrées, et à une demi-lieue de la côte, il prend le *Robert et Elisabeth*, de 120 tonneaux, chargé de charbon, allant de Sunderland à Portsmouth. Le second du corsaire, Robert, est capitaine de prise.

Beauvois (Pierre-François). — En l'an VII, il est lieutenant et capitaine de prise sur le *Sauvage*, commandé par J.-B. Pollet. Du 18 nivôse au 24 ventôse an IX, il commande la course de la *Victoire*, portant 35 hommes d'équipage (armateur Alexandre Adam). Les prises sont : le 2 pluviôse, les *Trois Frères*, vendus 3.071 livres 24 s., plus un canot vendu 16 l. 4 s.; le 12 ventôse, une chaloupe échouée à la côte de Gris-Nez et vendue 129 l. 15 s.; le 24 Ventôse, avec l'*Enjôleur*, commandé par Levillain, le *Sturry*, vendu 23. 849 fr. 85. Du 15 germinal au 28 prairial an IX, il commande le *Desaix* (armateur Bouchard fils), de 36 tonneaux, portant 14 canons et 53 hommes d'équipage. Les prises sont : le 21 germinal, l'*Union*, vendue 21. 813 fr. 74; le 26 floréal, avec la *Raccrocheuse*, commandée par Broquant, le

Vine, vendu 2. 942 fr 10. Du 23 brumaire au 24 nivôse an XII, Beauvois commande le *Hasard* (armateur Louis Sauvage-Lassalle), portant 40 hommes d'équipage. Le 26 nivôse, il enlève à l'abordage un brick anglais de 14 canons, mouillé dans l'anse de Pevensey, près de la pointe des Perrées, et presque à portée de fusil de deux frégates (A. Mariette. *Almanach de Boulogne*, 1845, p. 108). Les prises sont : le 25 nivôse, la *Jane*, chargée de farine, de céruse, de jus de citron, de bière, vendue 20.644 fr. 18 ; la *Jane*, vendue 3.627 fr. 17 ; l'*Elisabeth*, vendue 48.689 fr., le *Georges*, vendu 20.064 fr. 66.

Bénard-Margollé (Jacques-Claude). — Calaisien. En l'an V, il commande le *Voltigeur*, et prend le brick les *Deux Frères*, le 28 frimaire. Le 9 Brumaire an VIII, il commande la *Revanche*, et prend le *Jersey Packet*, capitaine John Bienvenu, allant de Londres à Guernesey.

Blondin. — Né à Saint-Valery-sur-Somme. En fructidor an IX, il commande le *Masséna*. Du 29 nivôse au 25 fructidor an XIII, il commande l'*Eglé* (armateur Louis Grimonpré, d'Etaples) de 58 pieds de quille, portant 45 à 50 hommes d'équipage. Avec le *Prosper*, il prend le *Samuel*, vendu 3.444 fr. 23. En 1806, la première course du *Grand Napoléon n° 2*, sous le commandement de Huret, s'est terminée par un échouement à Ambleteuse ; le navire, réparé à Calais, est placé sous les ordres de Blondin, et accomplit sa 2e course, du 21 décembre 1806 au 13 février 1807 ; il prend l'*Infrie denhut*, un Danois qui bénéficie d'un jugement de main levée, et le *Hop Branch*, vendu 4.342 fr. 18. Blondin commande la 3e course du même navire (armateur Choisnard), du 20 février au 12 mai 1807. Les prises sont : le *Bird* (avec le *Voltigeur*, capitaine Nicolas Fourmentin, et la *Revanche*, capitaine Huret) vendu 21. 751 fr. 30 ; le *William* (avec l'*Etoile*, capitaine J. Fourmentin) vendu 9.002 fr. 70 ; la *Marie* de Sunderland (avec la *Revanche*, capitaine J. Gabriel Huret), vendue 8.538 fr. 55 ; le *Garland*, vendu 71.297 fr. : l'*Expérément* (avec l'*Etoile*, capitaine Fourmentin), vendu 39.818 fr. 63 ; le *Camillus*, vendu 18.167 fr. 09 ; la *Science* échouée sur la côte de Cucq et vendue 7.652 fr. 67. Le 18 décembre 1807, Blondin sort sur l'*Entreprenant* (armateurs Lunel et Castinel), portant 16 canons et 50 à 60 hommes d'équipage ; il prend le *Speculator*, qui fut mis au référé de l'Empereur, et vendu 18.346 fr. 65 au profit des Invalides de la Marine ; la *Mary*, vendue 10.492 fr. 05, le *Norwich-Paquet*, vendu 4.583 fr. 42. Il est pris lui-même par les Anglais le 13 janvier 1808. Rendu à la liberté, il recommence la course à bord du *Rancunier* (armateur Louis Fontaine), portant 16 canons de 4 ; la course dura du 4 octobre 1808 au 14 avril 1809. Avec le *Génie*, le *Rancunier*,

il prend : la *Caroline*, vendue 22.216 fr. 06 ; la *Lady Bruce*, vendue 21.833 fr.88 ; le *Clapton*, vendu 293.220 fr. 73 ; avec l'*Espoir* et le *Grand Duc de Berg*, il prend encore la *Flora*, vendue 14.636 fr. 54. Blondin commande la 2e course du *Rancunier* (armateur Louis Fontaine), du 5 août 1809 au 7 janvier 1810 ; il prend la *Phébée*, vendue 98.042 fr. 28 ; le *Liebing*, prussien qui fut élargi ; le *William*, vendu 14. 158 fr. 88 ; et (A. G. pièce non cotée) la *Jeune Emélie*. La 4e course du *Rancunier*, en 1810-1811, fut commandée successivement par Blondin et Delpierre ; les A. G. ne portent aucun produit ; les A. G. signalent, au contraire, la prise du *Falmouth*, chargé d'oranges et citrons, et de l'*Albany*, chargé de charbon.

Blondin fut décoré de la Légion d'Honneur. Il devint capitaine du port de Boulogne, et mourut le 15 février 1864.

Boissel (Michel). — Commande l'*Amiral Decrès* (armateur S.Hesse) portant 16 canons et 60 hommes d'équipage (1809).

Bouchard (Robert). — Commande les trois courses du *Coureur* (armateur Lafoirez-Cadet), portant 31 à 36 hommes d'équipage : la première, du 5 messidor au 13 fructidor an VIII, comporte une prise, le *Fox*, faite avec le *Bien Informé*, commandé par Robertson, et vendue 10.417 fr. 78 ; la deuxième, du 5 vendémiaire au 30 brumaire an IX, rapporte deux smoggleurs, vendus l'un 1.716 fr. 75, et l'autre 4.726 fr. 62 ; la troisième, du 5 frimaire au 29 nivôse an IX, rapporte la prise d'un navire armé de 8 canons, la *Calédonia*, qui fut vendu 603. 807 fr. 53. Du 23 ventôse au 8 floréal de la même année, Bouchard repart sur l'*Impromptu*, et prend l'*Helen et Marie*, qui est vendue 39.818 francs 95.

Bourgain (Achille-Gabriel). — Né en 1775, il est, au temps de la Flottille, canotier de l'Empereur. Le 17 septembre 1808, il part comme second à bord du *Bucaille*, capitaine J. Fourmentin ; ce dernier est victime d'un accident, et Bourgain le remplace et continue la croisière. Il prend successivement le *Hesslewood*, vendu 149.966 fr. 23 ; la *Minerve* (avec la *Princesse de Bologne*, capitaine Pierre Broquant) vendue 1.009.904 fr. 62 ; le *Phénix* (avec le *Père de famille*, capitaine Sauvage, et la *Vengeance* capitaine Routtier) vendu 6.694 fr. 45 ; et l'*Engelbush*, vendu 18.808 fr. 38. Malheureusement, cette course si brillamment commencée finit mal : attaqué par l'ennemi, Bourgain a les poignets coupés en montant à l'abordage, et meurt le 29 janvier 1809 ; son navire fut perdu en mer le surlendemain 31 janvier.

Bourgain (Jacques). — En pluviôse an VI, il commande le *Marsouin* (armateur Merlin), et prend un sloop sur lest. Du 8 décembre 1807 au 27 février 1808, il commande la 2e course de l'*Intrépide* (armateur Lafoirez-Cadet), de 56 tonneaux, portant 16

canons, et 65 à 73 hommes d'équipage; il fait une prise, la *Marie*, vendue 624.081 fr. 39. Le 14 novembre 1808, il part pour une nouvelle course à bord du *Vengeur* (armateur Louis Fontaine), armé de 17 canons, 6 espingoles, 14 paires de pistolets, 40 sabres, 40 fusils, et portant 74 hommes d'équipage.

Broquant (Jacques). — Voir sa biographie et ses *Mémoires*.

Brunet (François). — Commande en 1809-1810 le *Barbier de Séville* (armateurs Delporte frères et Dupont). L'armement se fit à Calais.

Buttez (Marc). — Du 16 novembre 1811 au 30 juin 1812, il commande la 2e course de l'*Entreprenant* (armateur Griset), et prend (avec la *Courageuse*, capitaine Routtier), le *Granero*, vendu 219.582 fr. 27, et la *Suzanne*, 21.680 fr. 14.

Carpentier (Jacques-François). — Il commande le *Fin Matois* (armateur Gasser-Tiesset), et sort d'Amsterdam le 19 octobre 1809; il prend, le 12 janvier 1810, la *Femme Gertrude*, vendue 71.975 fr. 61, mais se brise sur la côte le 3 mai suivant, et est totalement perdu.

Cary (Charles). — Né en 1738, il prend part, en 1759, au combat naval livré à la hauteur de Belle-Isle par la flotte française commandée par le maréchal de Conflans, contre la flotte anglaise commandée par lord Hawke. Le 8 novembre 1792, il est nommé visiteur du port de Boulogne, par le Tribunal de Commerce. En l'an V, commande l'*Unité*; nous avons conté la prise du *Swan*; l'année suivante, il prend l'*Aventure*.

Il reçut des félicitations du Directoire et une hache d'honneur. Il mourut en janvier 1838, dans sa centième année.

Cary (Pierre). — En l'an VI, les Cazin, d'Hardinghen, ayant acquis une prise anglaise, la *Rébecca*, voulurent s'en servir pour transporter une cargaison de bouteilles provenant de leur manufacture. Ils confièrent leur navire à Pierre Cary, et le neutralisèrent : le bâtiment fut au nom de M. Alexandre Julius Escherhausen, négociant à Embden, sous pavillon prussien, et nommé *Longverwaght*. Le capitaine s'appela Peter Cary, domicilié à Embden. Parti le 26 mai 1798, Cary fut arrêté à hauteur de Lisbonne, et ramené à Guernesey, puis relâché. Un vaisseau de guerre, l'*Ilyoeua*, le captura à nouveau et le ramena à Plymouth. Il s'ensuivit un long procès devant l'Amirauté de Londres, qui relaxa le navire, mais retarda indéfiniment sa décision relativement à Cary. Le navire rentra à Calais le 27 septembre 1800 (*Mémoire* de Mme veuve Cary contre M. Cazin, Bib. de Boulogne, Carton C 9, no 1). En brumaire, an IX, Pierre Cary est capitaine en second à bord du *Boulonnais*, commandé par Hardouin; du 22 nivôse au 9 floréal de la même année, il fait une course sur l'*Intrépide*, capitaine Lantonne. Il repart aussitôt

après, chargé de conduire au Hâvre une canonnière. Le 24 prairial, il a la cuisse emportée dans un combat que sa division soutient en rade de cette ville contre trois frégates anglaises. Il meurt des suites de cette blessure le 23 thermidor.

Carry (Robert). — En l'an V, il commande l'*Unité* (armateurs Moleux-Crouy et Alexis Dauchy), et, avec J.-O. Fourmentin, commandant le *Rusé*, prend l'*Anna*, vendue 97. 285 l. 10 s. 1 d., la *Résolution*, 78. 176 l. 10 s. 9 d., l'*Aventnre*, 499. 316 l. 17 s., l'*Anna* 121. 179 l. 13 s. 8 d., et la *Cambria*, 84. 258 l. 18 s. 3 d. (A. D. Lr Boulogne, Corsaires).

Casteylen. — Commande en février 1793 le *Maraudeur*, de 10 tonneaux, armateur Ducarnoy (*Ibid.*).

Caudron (Antoine).—En mars 1793, il commande le *Républicain*, de 20 tonneaux (armateur Fontaine fils). Le 15 frimaire an V, sur le *Diable volant* (armateur Louis Fontaine et Gallet), il sort de Dieppe, fait voile pour la côte anglaise, et le 17, à 3 heures du matin et à 3 lieues Ouest de la pointe des Perrées, il a connaissance d'un brick qu'il chasse ; à 4 heures, il en est à une portée de pistolet et le hèle ; le brick répond par un coup de canon ; il riposte, et, après un quart d'heure de canonnade, son équipage monte à l'abordage, trouve l'équipage anglais dans la chambre, le fait passer à son bord, et emmène à Boulogne la prise, la *Bonne Samaritaine*, sur son lest, allant de Portsmouth à Sunderland.

Cavez (Jean-Baptiste).— Il commande en l'an VIII le *Républicain* (armateurs Moleux-Crouy), portant 20 hommes d'équipage, et prend le *William*, de Rye, vendu 12.364 fr. 17. Le 1er frimaire, il est pris par les Anglais. Du 2 avril au 15 juin 1801, il commande la course du *Furet* (armateur Griset).

Clément. — Il fait une course du 1er juin au 1er novembre 1813; avec le *Lion*, n° 3, capitaine Delpierre, il prend l'*Olive Branch*, vendu 44.629 fr. 21, et l'*Ann*, vendue 3.858 fr. 89. Il est fait prisonnier par les Anglais.

Coquerelle.— Du 27 novembre 1809 au 12 mai 1810, il commande la course du *Templier* (armateur Fréville, de Montreuil), de 56 à 57 pieds de quille, portant 89 hommes d'équipage. Après la course, le corsaire fut vendu 30.090 fr. 13.

Cornu (Charles-Robert). — Né en 1771 il était écoreur de son métier. En l'an VI, il prend le commandement du *Cygne* (armateur Louis Fontaine), et fait quatre prises : le 2 pluviôse, le *Lion du Nord*, qui fut relaxé ; le 29 pluviôse, le *Balon*, brick de 80 tonneaux, portant 6 hommes d'équipage, chargé de blé et d'orge allant de Blackney à Soreham ; le 4 février, le *Rodney*, sur son lest, portant 6 hommes d'équipage, par le travers de Folkestone ; le même jour, l'*Aurore*, chargée de fromage, sucre, chandelle,

savon, beurre, allant de Londres à Arundell. — Du 22 pluviôse au 11 germinal an VII, il commanda la 2e course du *Furet* (armateurs Moleux-Crouy et Alexandre Adam); le 11 ventôse, à un kilomètre des côtes anglaises, il hèle un brick, le *Fame*: « Amène à un corsaire français! » Le brick, armé de 2 canons de 6, de 2 de 4, de 4 espingoles, et de pistolets, répond par trois coups de canon: le corsaire riposte de son artillerie et de sa mousqueterie, puis monte à l'abordage; le *Fame*, chargé de charbon, allait de Sunderland à Plymouth: il fut vendu 28.401 livres; le 27 du même mois, avec le *Tippo-Saïb*, capitaine Toussaint-Lebeau (armateur Louis Fontaine), il s'empare de l'*Ayr*, vendu 32.160 livres, et, le 2 Germinal, avec l'*Industrie*, capitaine J. Huret (armateur Griset), il prend à hauteur de la pointe des Perrées, le *William et Ann*, vendu 2.176 livres. Le produit total de la course se monta à 45 007 fr. 65, sur lesquels il resta 35.638 fr. 37 à répartir: l'équipage reçut 2.103 fr. 72, et les intéressés 498 fr. 82, soit 4 fr. 90 par action. — Cornu commande la 3e course du *Furet* (même armateur) du 26 vendémiaire au 23 nivôse an VIII: il fait deux prises: la *Glory*, allant de la Jamaïque à Londres, chargée de sucre, café, bois de campêche, vendue 422.904 fr. 60: le sloop le *Race-Horse*, allant de Sunderland à Exeter, chargé de charbon et de pierres coupées, pris à une demi-lieue de Douvres, et vendu 9.640 fr. 58. Le produit total de la course fut de 432.545 fr. 18: il resta 362.355 fr. 22 à répartir: 94 828 fr. 97 à l'équipage, 179.453 fr. 33 aux intéressés; les Invalides de la Marine eurent 17.711 fr. 60 et la caisse des prisonniers français en Angleterre 33.652 fr. 4. — Du 2 brumaire au 16 frimaire an IX, Cornu commande l'*Impromptu* (armateur Alex. Adam), portant 67 hommes d'équipage. Il prend la *Marie*, de Newcastle, chargée de fer, armée de 4 canons de 3, et de 2 pierriers, vendue 11.556 fr. 95; le *Hope*, vendu 39.006 fr. 67; la *Tarre*, d'Yarmouth, vendue 54.537 fr. 22; la *Marie et Margaret*, armée de 3 canons de 4, de 45 fusils et de 3 hallebardes, vendue 7.284 fr. 30. — En l'an XIII, il commande le *Glaneur* (armateur Sannier-Ducrocq); il a Tom Souville comme premier lieutenant. — Il prend le *Burton*, brick de 115 tonneaux chargé de raisins, de figues et de liège. — Du 7 octobre 1808 au 20 mai 1809, il commande la 1re course du *Génie* (armateur Dujat-Wallet), de 69 tonneaux, portant 16 canons de différents calibres formant ensemble 42 livres de balles, 20 paires de pistolets, 8 espingoles, 40 fusils, 40 sabres et 69 hommes d'équipage; l'état-major comprend Pierre Hénin, second, William Wisser, 1er lieutenant, J.-M. Lebeau, 2e lieutenant, J.-J. Huret, 3e lieutenant; les prises sont: le *Friendship*, vendu 10.337 fr. 25; la *Paix de Malte* (avec le *Grand Napoléon*, no 3, capitaine Wasselin) vendue 310.468 fr. 75; la *Lady Brace* (avec le *Ran-*

cunier), vendue 21·833 fr. 88; la *Caroline* (avec le *Rancunier*), vendue 22.216 fr. 06; le *Bedford* (avec l'*Oiseau*, capitaine Fresson) vendu 60.733 fr. 83; le *Good Offening*, vendu 27.533 fr. 62; le *Wanderer* (avec le *Prospère*, capitaine Flouest) chargé de charbon, et vendu 6.398 fr. 28; l'*Aurore* (avec la *Fortune*, capitaine Lefebvre), vendue 210.273 fr. 54; la cargaison de ce dernier navire, consistant en planches et goudrons, fut réquisitionnée par la Marine impériale, ce qui retarda beaucoup le règlement définitif de la liquidation de la course. — Le 20 octobre 1809, Cornu repart sur le *Génie* (armateurs Lunel et Castinel) jusqu'au 13 juillet 1810. Les prises sont : la *Sara Helena*, vendue 29.221 fr. 72; le *Pocachontas* (avec le *Prince Eugène* et la *Joséphine*, capitaines Fournier et Huret), chargé de sucre, café, coton, vendu 433.228 fr. 91; le *Harmand*, conduisant de St-Domingue à Londres une cargaison de sucre et café, pris à 3 lieues au large de St-Frieux, et vendu 434.594 fr. 76; le *Loup*, la *Liberté des Mers*, le *François*, la *Joséphine* y prétendirent, mais furent déboutés par le Conseil des prises; enfin la *Vénus* (avec le *Prince Eugène* et la *Joséphine*, capitaines Fournier et Huret), sur laquelle le *Génie* eut 1.706 fr. 75 pour sa part. Cornu mourut le 29 février 1860, à 89 ans.

Cornu (Philippe). — Lieutenant de Toussaint-Lebeau sur le *Tippo-Saïb* en l'an VII; il commande, du 12 mai au 16 octobre 1808, la *Vengeance* (armateur Lunel); l'armateur Griset la rachète 20.000 fr. et fait 25.000 fr. de nouveaux frais : la *Vengeance* porte 14 canons et des menues armes, et 46 hommes d'équipage. Elle prend, avec le *Vigilant*, capitaine Pierre-Augustin Delpierre, la *Paix*, vendue, net de frais, 1.615 fr. 35, la *Fortune*, 2.253 fr. 20, et trois smoggleurs, la *Vénus*, le *Poisson-volant* et le *Fawne*, vendus 2.640 fr. 49.

Crœsel (Michel). — Il commande en 1811-1812 le *Pilotin* (armateurs Delporte Frères et Dupont), portant 41 hommes d'équipage.

Delattre (Conil). — En juin 1793, il commande la *Petite Victoire* (armateur François Horeau-Varlet, de Calais), et prend la *Marie*, de Sunderland, voyageant sur lest. En fructidor an IV, il commande le *Maraudeur* et prend le *Lewis*, sloop chargé de poutres et planches, et la *Catherine*, portant une cargaison de farine, de Londres à Bristol. En l'an VIII, il commande le *Petit Henry* (armateur Lafoirez-Cadet); par suite d'une fausse manœuvre des deux parts, le 28 nivôse, il coule un pêcheur, le *Don de Dieu*, en rade de Boulogne.

Delpierre (Jacques). — Il commande en l'an VI une course des *Huit Frères* (armateurs Tiesset) (E. Dutertre, *op. cit.*).

En 1804, il commande la chaloupe canonnière le *Flambart;*

à bord sont ses trois fils, Jacques, Pierre et Athanase. L'amiral Bruix l'ayant chargé d'une mission pour le capitaine Pévrieux, en rade de Calais, il monte le canot du pilote Fournier, afin de la remplir. Il part à la rame, mais, pour doubler le Gris-Nez, hisse une petite voile. Les Anglais l'aperçoivent, le visent, et un schooner lui donne chasse. Il confie à son plus jeune fils Athanase la boîte en fer blanc contenant la dépêche, et, quand le canot approche du fort Rouge, un boulet coupe son mât et le chavire. Athanase plonge; il a trois quarts de lieue à nager par une mer assez grosse : il se dirige sur une embarcation battant pavillon français; on lui tire un coup de canon et une décharge de mousqueterie; il se laisse couler, puis se retrouve à bord du *Marsouin*, qui l'a recueilli. Il peut remettre la dépêche au capitaine Pévrieux, qui l'embrasse et lui fait donner par l'Empereur une pension de 300 francs. Son père et ses frères s'étaient laissés dériver avec la marée, pour donner le change aux Anglais. Athanase Delpierre fut décoré à la prise d'Alger (*Almanach de Boulogne*, 1856, p. 80, Ch. Bousquet).

Delpierre (Pierre-Augustin). — Du 4 avril au 19 juillet 1808, il commande la 1re course du *Vigilant* (armateur Alex. Adam), monté par 44 hommes d'équipage. Avec la *Vengeance*, capitaine Philippe Cornu, il prend deux smoggleurs, la *Paix* et la *Fortune*, vendus 3. 868 fr. 55. En 1809, il commande l'*Etoile*, n° 2 (armateurs Merlin-Dubreuil et Delporte Frères), portant 16 canons. Il est le héros d'un combat consigné en ces termes, à l'année 1807, par Lecomte et Girard dans leurs *Chroniques de la Marine française* (V, 34) :

« L'*Etoile* sort de la rade d'Ostende, le 18 septembre, et prend presque aussitôt un navire chargé de suif et chanvre, qui est expédié sur Calais. Ce bâtiment était encore en vue, lorsqu'un cutter anglais l'aperçoit et se dirige sur lui ; vainement veut-il fuir, le cutter le gagne et le force de se rendre. Le capitaine de l'*Etoile*, à la vue de sa prise retombée au pouvoir de l'ennemi, ne balance pas à lui en disputer la conquête. Il fait toutes voiles, le cap sur le cutter vainqueur.

« L'Anglais, abandonnant lui-même la prise, manœuvre sur le corsaire, voulant provoquer l'engagement qu'on voulait lui offrir. Les mêmes lames battaient les deux navires ennemis lorsque s'enflammèrent leurs batteries. L'abordage se fit avec la plus grande violence ; l'équipage du corsaire s'élança sur les bastingages anglais, où son premier choc obtint un succès momentané ; un grand nombre des assaillants avaient atteint le plat-bord, le contremaître Delpierre s'était élancé sur le tillac, lorsqu'un effort simultané de l'ennemi repousse les corsaires sur leur navire. Delpierre reste seul au milieu des Anglais ; sa position le protège,

entouré qu'il se trouve de ceux qui le combattent, on ne peut user contre lui que d'armes blanches. La hache d'abordage qu'il fait tournoyer autour de sa tête pare les coups et en porte sans cesse de mortels ; il va succomber pourtant, lorsque, apercevant un passage, il s'élance vers l'arrière, franchit le bord et saute à la mer. L'ennemi, étonné, ne songe pas à l'inquiéter de sa mousqueterie.

« Cependant, l'équipage français s'efforçait inutilement d'atteindre de nouveau le bord qu'il avait occupé un instant. Les Anglais le défendaient avec résolution et énergie ; la mort présumée du brave Delpierre avait d'ailleurs jeté quelque indécision dans l'attaque. Le tillac de l'*Etoile* s'ensanglantait ; une partie des assaillants songeaient déjà à se dégager de cet abordage fatal lorsque le contre-maître, ruisselant d'eau, reparaît parmi eux ; une acclamation l'accueille ; à sa voix, le courage ébranlé se ranime, on se presse sur ses pas pour livrer un nouvel assaut ; l'ennemi, cette fois, n'en peut supporter le choc ; il fléchit, il est culbuté, et le cutter tombe enfin au pouvoir des Français.

« Cet aviso de la marine britannique était l'*Argus ;* une demi-heure après qu'il eut amené son pavillon, le corsaire, auquel la violence de l'abordage avait causé de très graves avaries, sombra sous les lames. »

Du 10 janvier au 22 mai 1811, Pierre Delpierre commande la 5e course du *Rancunier* (armateur Louis Fontaine), armé de 40 canons, 4 espingoles et 25 pistolets. Il prend les *Amis*, vendu 13.486 fr. 61 ; l'*Albany*, chargé de charbon, vendu 7.912 fr. 28 ; le *Friends Goodwill*, chargé d'ardoises, vendu 6.224 fr. 59 ; le *Ruth*, vendu 5.748 fr. 75 ; et enfin, avec le *Grand Duc de Berg*, la *Marie-Louise*, le *Furet*, le *Subtil*, la *Victoire*, le *Curieux*, le *Grand Furet*, et le *Bon Génie*, un cutter de guerre britannique, l'*Olympia*, qui fut vendu 11.399 fr. 16 ; il reçut pour sa part 544 fr. 89. Après Clément, qui avait pris l'*Olive branch*, vendu 40.612 fr. 15, il prend le commandement du *Lion*, n° 3 (armateur Mme Gasser-Tiesset), portant 60 à 65 hommes d'équipage ; il s'empare de l'*Ann*, vendue 7.233 fr. 71. La course, commencée le 1er juin 1813, fut arrêtée le 1er novembre par la prise du corsaire par les Anglais.

Delpierre (François-Jean-Nicolas). — Du 1er septembre au 31 décembre 1809. il commande la 1re course du *François* (armateurs Audibert et Moleux-Crouy), portant 14 canons et obusiers, et 60 hommes d'équipage. Bosson, interprète des langues, était allé recruter l'équipage parmi les prisonniers neutres des dépôts d'Arras, Rocroy et Cambrai. L'état-major ne comprenait que des Boulonnais : Jacques Delattre, second ; Jean-Pierre Delpierre, premier lieutenant ; J.-J. Flahutel, 2e lieutenant ; et J. B. G.

Syabas, 3e lieutenant. Il prend le *Success*, vendu 31.275 fr.36.

Delpierre (Louis). — Il commande successivement quatre courses du *Bon Génie* (armateur Castinel), de 61 pieds 1/2 de tête en tête, portant 16 canons faisant 42 livres de balles, et 84 hommes d'équipage : du 12 septembre au 18 décembre 1810, les prises sont : la *Sarah*, vendue 235.403 fr. 40 ; le *Shield*, vendu 81. 070 fr. 71 ; le *Thomas*, vendu 48.133 fr. 47. Du 20 décembre 1810 au 16 mai 1811, Delpierre ne rapporte que sa part dans la prise du cutter de guerre l'*Olympia*, soit 544 fr. 89. Du 10 septembre au 11 décembre 1811, il prend le *Limogen*, chargé de tan, vendu 7.925 fr. 77, et l'*Anna*, vendue 45.791 fr. Une pièce non cotée des A. C. mentionne encore le *Harriot*, et le *Dart*, naviguant sur lest. Enfin, du 12 décembre au 10 mars 1812, il prend la *Martha*, vendue 68.598 fr. 16, avec le *Duc de Dalmatie*, et le *Furet* n° 2, capitaine Pierre Broquant, et le *William*, vendu 44. 975 fr. 26. La même pièce des A. C. ajoute le *Général Lincoln*, sur lest.

Demay (Jean-Gabriel). — Du 11 octobre 1808 au 15 juin 1809, il commande la 1re course du *Figaro* (armateurs Delporte Frères), portant 57 hommes d'équipage. Il prend la *Junon* (avec le *Grand Napoléon*, capitaine Huret), armée d'artillerie, vendue 234.684 fr. 95 ; le *Nouv Guide*, chargé de vin d'Espagne, de soude et de roseaux, vendu 367.808 fr.42 ; la *Betsy*, vendue 199 714 fr. 26 ; le *Phénix* (avec le *Père de Famille*, capitaine Sauvage, le *Bucaille* capitaine Bourgain, l'*Epervier*, capitaine Pérard, le *Vautour*, capitaine Danger (de Nantes), la *Vengeance*, capitaine Routtier ; l'*Aventurier*, capitaine Lefort ; le *Vengeur*, capitaine Bourgain), et reçut pour sa part 451 fr. 12. — Pendant la 2e course du *Figaro* (armateurs Delporte Frères et Dupont), il prend, en février 1810, le *Little Hawk*, vendu 3.684 fr 72. — Du 28 septembre au 18 décembre de la même année, Demay commande la 1re course du *Subtil* (armateurs Dubreuil et Berthe), armé de 6 caronades de 12, de 4 canons de 3, et 1 de 1, avec 60 hommes d'équipage ; il prend le *Falmouth*, vendu 19.384 fr. 31, le *Jules César*, vendu 410.648 fr.95 (la douane perçut 52.536 fr.33 de droits), et le *Pont-Neuf* vendu 78.041 fr. 22. La 2e course du *Subtil*, armé cette fois par Merlin Dubreuil, a lieu de suite après : Demay repart le 26 décembre 1810 jusqu'au 20 juin 1811 ; il participe à la prise du cutter de guerre l'*Olympia*, ce qui lui vaut 544 fr.89, et s'empare du *Hibberts*, vendu 143.909 fr. 18.

Desgardins (Benjamin). — Du 29 fructidor an VII au 10 brumaire an VIII, il commande la course du *Vrai Décidé* (armateur Lafoirez-Cadet), armé de 4 canons de 2, de 2 de 4 et de 1 de 3, avec 41 hommes d'équipage. Les prises sont : la *Maria*, vendue 5.387 fr.25 ; le *Pointer* (avec le *Succès*, capitaine Routtier), vendu

229. 327 fr. 63; l'*Industrie* (avec le *Succès*), vendue 191.844 fr. 31; la *Columbia* (avec le *Succès*), vendue 120.524 fr; le *Hope* (avec la *Joséphine*, capitaine Margollé) vendu 10.228 fr. 65, et portant une troupe anglaise revenant de l'expédition de la Batavie.

Desprairies (Jean-Armand). — Il sort de Boulogne le 14 octobre 1809 avec le *Maraudeur* (armateur Mme Veuve Lafoirez-Cadet), portant 70 hommes d'équipage.

Dezandt (Jean-Pierre). — Il finit la 1re course du *Génie*, commencée par Cornu, et commande la 2e, du 21 mai au 19 octobre 1809 (armateurs Dujat-Wallet et Lunel). Il a 59 hommes d'équipage. Prises : le *Prosper*, vendu 3.197 fr 25, et le *Clapton* (avec le *Rancunier*, capitaine Blondin), vendu 293. 220 fr. 73.

Digard (Louis).— Il commande deux courses du *Drôle* (armateur Moleux-Crouy), du 18 germinal au 15 prairial an IV, sans faire de prise (E. Dutertre, *Parchemins et vieux papiers du pays boulonnois et pays circonvoisins*. Boulogne, 1899, plaq. in-8).

Drosier (François-David). — 1808-1809, il commande le *Grand Duc de Berg* (armateur Mme Viel aînée) et prend le *Storck*, vendu 159. 772 fr. 84, et le *Liefde*, vendu 3.332 fr. 02. Du 8 septembre 1812 au 2 mars 1813, il commande la 1re course de l'*Honorine* (armateur Merlin-Dubreuil), avec 60 à 70 hommes d'equipage; il prend (avec l'*Alexandrine*, capitaine Nicolas Fourny) la *Mary*, vendue 1.907 fr. 58, et, à lui seul, la *Sophie* et l'*Alexander*, vendus ensemble 901.691 fr. 92. — En 1813, il commande la 2e course de l'*Honorine* (armateurs Versial et Merlin Dubreuil) et prend le *Palamon*, vendu 7.612 fr. 50. La même année, il commande encore une course du *Subtil* N° 2.

Duchenne (Jean-Pierre-Antoine). — Né le 6 mai 1767. En février 1782, il expose sept fois sa vie pour sauver 29 hommes de l'équipage d'un corsaire de Granville naufragé sur les rochers de Famenville près Cherbourg; pour ce fait, la Convention lui alloua, par décret du 15 frimaire an II, une pension annuelle et viagère de 300 livres (*Mon.*, II, n° 47).

Il navigue en 1783 à bord de bâtiments de commerce. En 1789, il est appelé à servir sur le *Canada* et le *Vanneau*, navires de la marine royale. En 1793, il est premier lieutenant à bord de l'*Espoir*, commandé par le capitaine Hardouin. Le 3 floréal an II, on le trouve officier auxiliaire sur la canonnière la *Surprise*, et du 8 messidor au 30 thermidor an III, il commande le transport le *Mercure*. En brumaire an IV, il est capitaine de l'*Espoir*, (armateur Louis Fontaine), et s'empare d'un navire norvégien, la *Marie-Elisabeth*, dont le tribunal ordonna par la suite la mainlevée. En vendémiaire, an VI, à 9 heures du matin, étant à terre, il guette au large une voile aux manœuvres équivoques. Avec quelques camarades, il forme le projet de s'en emparer; l'arma-

teur Tiesset était là ; il arme de suite une barque de 7 tonneaux, les *Bons Amis,* qu'il confie à Duchenne après avoir rempli les formalités légales. A 5 heures du soir, Duchenne attaque cette voile, la *Marie-Madeleine,* à une lieue au large du port, l'amarine, y jette Aucoin comme capitaine de prise, et onze hommes, et tous rentrent au port. La *Marie-Madeleine* allait de St-Domingue à Altona avec un chargement de pelleteries ; Tiesset transigea avec le subrécargue danois, et donna main levée de la prise moyennant 4.000 livres. — A la fin de l'année, il commande l'*Espiègle* (armateur Tiesset fils) ; il est le héros de l'affaire du *Growler,* avec J.-O. Fourmentin, commandant le *Rusé ;* elle a été diversement conté ; nous en avons donné la version officielle, d'après les Archives du Greffe du Tribunal de Commerce. (Cf. encore le récit qu'en font les *Notes* de Fourmentin.) Cet exploit lui vaut deux pistolets d'honneur, envoyés par le Directoire exécutif, le 1er nivôse an VII. En l'an XI, il est écoreur. Du 9 vendémiaire an XII au 30 ventôse an XIII, il est employé aux mouvements du port, avec le grade d'enseigne, décoré de la Légion d'Honneur le 28 thermidor an XII, et créé Chevalier de l'Empire. — En 1807, Tiesset arme encore pour lui le *Duc de Dantzig.* La 1re course de ce navire va du 20 août 1807 au 19 février 1808 ; il portait 14 canons de 1 à 6 livres de balles, et 50 hommes d'équipage ; le 26 novembre 1807, il chasse l'*Amante,* qui vient s'échouer à Dannes, et qui est adjugée aux batteries de la côte. Le 13 février suivant, il était au Hâvre : des bâtiments marchands passent en vue ; Duchenne veut les chasser, mais l'autorité maritime ne lui permet de sortir qu'après une infinité de démarches, et en même temps que des bâtiments de l'Etat pour lesquels le Préfet maritime voulait la prise. Il s'ensuivit un procès qui fut d'ailleurs gagné par le corsaire. La prise en valait la peine : c'était le *William et Henry,* vendu 624.577 fr. 05. — Le 22 août 1814, Duchenne reçoit des Bourbons la décoration du Lys, puis le grade de lieutenant du vaisseau et la croix de la Légion d'honneur (*Mon.*, 1814, n° 519). Le 10 octobre 1816, il est nommé visiteur de navires. Il mourut le 27 janvier 1826, marguillier de la paroisse de Saint-Nicolas.

Deux de ses fils s'illustrèrent : l'un, le docteur Duchenne, de Boulogne, fut le créateur de l'électrothérapie ; l'autre fut Mgr Adolphe Duchenne, dont les encouragements permirent à Marianne-Toute-Seule de créer le premier établissement hospitalier pour scrofuleux à Berck-sur-Mer (1).

(1) Aux renseignements que nous ont fournis les A. G., nous avons ajouté ceux qu'a donnés M. A. Lefebvre dans *la France du Nord,* d'après les *Fastes de la Légion d'Honneur.*

Fauqueux. — Du 2 frimaire au 14 pluviôse an VII, il commande les *Huit Frères* (armateur Alex. Adam) ; il prend un pêcheur de Brighton, la *Fanny*, avec le *Tippo-Saïb*, capitaine T. Lebeau, les *Trois Frères*, brick chargé d'avoine ; avec le *Furet*, sept bateaux pêcheurs. En 1814, Louis XVIII le fait enseigne de vaisseau et chevalier de la Légion d'honneur (*Mon.*, 1814, n° 257).

Flouest. — En 1806-1807, il commande l'*Espoir* (armateur Rigoult, de St-Valery-en-Caux), et prend le *Robert-Thomas* (avec le *Glaneur* et le *Chasseur*, capitaines Souville et J. Fourmentin), vendu 2.737 fr. 35, et la *Marie*, de Londres, vendue 151.888 francs. En 1808, il commande le *Prospère* (armateurs Culié et Dubout, de Calais), et s'empare du *Hope*, vendu 44.970 fr. 54.

Fourmentin (J.-O.), (Denis), (Nicolas), (Jean). Voir leur biographie et les notes.

Fournier (J.-B.) — Voici comment il apparaît pour la première fois dans un récit légèrement « mis en scène » par l'auteur, L. Brunet (*Almanach de Boulogne*, 1857, p. 110) :

« Le 7 novembre 1803, le port de Boulogne présentait une animation inaccoutumée ; dès 9 heures du matin, les diverses divisions de la Flottille s'ébranlaient pour aller prendre leur rang dans les lignes d'embossage, d'après les ordres transmis par le Premier Consul à l'amiral Bruix. A 10 heures, un coup de canon, parti du bateau-amiral, annonça le commencement d'une grande et belle revue navale.

« A ce signal, Napoléon sortit de sa baraque et vint se placer sur le bord de la falaise, à côté de la Tour-d'Ordre, entouré d'un nombreux état-major. Le temps était nébuleux, et le roulis sourd de la mer semblait présager une mauvaise journée. Cependant, le Premier Consul contemplait avec orgueil tous ces navires nouvellement gréés, et suivait avec un intérêt marqué les manœuvres, les évolutions de sa jeune marine. Les Anglais paraissaient ce jour-là ne vouloir être que simples spectateurs de cette fête ; les vaisseaux ennemis se reposaient sur leurs ancres, et ne donnaient aucun signe de vie.

« Vers 11 heures, le temps s'assombrit, la mer grossit visiblement, un orage menaçait d'éclater. Un mouvement s'opéra tout à coup dans la ligne, le pavillon amiral donnait le signal de la rentrée.

« Mais l'ouragan progressait rapidement ; bientôt il éclata avec violence, et mit la confusion parmi les navires qui s'efforçaient à regagner le port.

« Napoléon, du haut de son poste d'observation, pesait avec anxiété toutes les chances de danger ou de salut qu'encourait la Flottille : sa crainte, son espoir se manifestaient par des trépignements nerveux.

« Rapide comme l'éclair, il monte sur son coursier, et vole sur le rivage par l'ancien chemin des Signaux. Toute la population et l'armée accourues aux premiers symptômes d'alarme, l'accueillent avec acclamation. Il se précipite dans l'eau et dirige lui-même les secours qu'il faut porter aux naufragés : 3 péniches et 2 prames sombraient ; quelques hommes avaient déjà péri !... Les autres bâtiments, avec plus ou moins d'avaries, touchaient en sûreté au port, il ne restait qu'un schooner qui, les voiles déchirées, le haut du mât brisé, voguait à la dérive vers la côte. La mer était horrible, les vagues déferlaient avec fureur contre le pauvre navire, et avaient balayé du pont plusieurs matelots : on en apercevait 7 cramponnés au mât et aux bastingages :

— Une bonne récompense pour qui les sauvera, s'écrie Napoléon.

— Sauf votre respect, lui répond un vieux marin qui se trouvait dans l'eau à ses côtés, on a devancé votre pensée. Voyez-vous ce point blanc qui se confond avec l'onde ? C'est un pilote de Boulogne. Vous allez avoir de ses nouvelles.

« Ce point blanc, comme l'appelait le pêcheur boulonnais, nage à force de rames, paraît et disparaît tour à tour ; la vague le prend, le lance, le rejette, le fait tournoyer sur lui-même comme pour l'engloutir dans le gouffre ! La foule, haletante d'effroi, le cherche des yeux et l'aperçoit à quelques brasses du schooner. A quatre reprises différentes, il avance, il recule ; enfin, un coup de mer le porte sous les eaux du navire. Le pilote y attache le grappin, jette une corde sur le pont, et les 7 malheureux derniers survivants sont sauvés.

« Napoléon les attend lui-même à terre, et appelle le maître du bateau-pilote.

— Ton nom ?

— J.-B. Fournier, Premier Consul !

— Je ne t'oublierai pas ; viens ce soir à ma baraque, on te remettra une somme d'argent pour toi et ton équipage.

— De l'argent ! Je ne vends pas ma vie ! Je n'ai qu'une grâce à vous demander.

— Laquelle ?

— La liberté de mon frère, conduit à Brest pour le service maritime, il est le seul soutien de ma mère infirme.

— Je te l'accorde ; et toi ?

— A une autre fois, nous sommes de revue.

« Fournier tint parole : quelques années après, l'empereur Napoléon Ier décorait de sa propre main le pilote boulonnais pour de nouveaux actes de bravoure (1). »

(1) Le *Moniteur*, au contraire, enregistre la nomination de chevalier de la Légion d'honneur en 1814.

Du 29 septembre 1809 au 25 février 1810, il commande le *Prince Eugène* (armateurs Lunel et Castinel), portant 14 canons faisant 28 livres de balles, et 45 hommes d'équipage. Les prises sont : le *Pocachontas* (avec la *Joséphine* et le *Génie*, capitaines Huret et Cornu), vendu 433.228 fr. 91 ; le *Henry*, vendu 27.521 francs 23 ; la *Vénus* (avec le *Génie*, et le *Loup*, capitaines Cornu et Huret), vendue 3.875 fr. 97. Le 25 février 1810, il est fait prisonnier par les Anglais. En 1814, Louis XVIII le fait enseigne de vaisseau et chevalier de la Légion d'honneur (*Mon.*, 1814, n° 514).

Fourny (Mathieu). — Il commande successivement les trois courses de la *Liberté des Mers* (armateur Félix Morand), portant 14 canons et 50 hommes d'équipage La 1re va du 23 octobre 1808 au 26 avril 1809; les prises sont : l'*Elisa*, vendue 50.095 fr.50 et l'*Assistance*, vendue 27.163 fr. 31. La 2e va du 27 août 1809 au 6 avril 1810, et rapporte le *Summer*, vendu 105.446 francs 35 ; la *Minerve*, 29.764 fr. 77, le *Little Hawke* (avec le *Figaro* et le *Rancunier*, capitaines Demay et Blondin), vendu 4.727 fr. 23. La 3e course va du 7 avril au 29 novembre 1810 ; le corsaire fut perdu en mer, après avoir pris la *Friendship*, lettre de marque armée de 10 caronades, que Fourny ramena à Calais, et qui fut vendue 94.290 fr. 59.

Fourny (Jean-Nicolas). — Après Jacques Sauvage, il prend, le 16 décembre 1811, le commandement du *Curieux* (armateurs Castinel et Ducarnoy) ; ce bâtiment fit naufrage le 24 février 1812 à l'entrée du port de Boulogne. Ses débris furent vendus 6.199 francs 64.

Fourny (Marie-Jean-Baptiste). — Il commande la course de l'*Aigle* (armateur Mme Gasser-Tiesset), du 22 août 1813 au 24 février 1814. Ce navire avait 57 pieds de quille, 17 de baux, et 8 de creux ; il portait une batterie de 42 livres de balles, et 65 à 70 hommes d'équipage. Il prit successivement : le *Brookbank*, vendu 333.554 fr. 55 ; le *St-John*, 25.604 fr. 41 ; le *Doubt*, 966 fr. ; la *Santa-Anna*, 32.293 fr. 69 ; le *London*, 201.485 fr. 80 ; la *Princesse*, 146.341 fr. 73 ; le *Spanish Patriot*, 126.510 fr. 22 ; l'*Elisabeth*, 127.752 fr. 56 ; la *Dispatch*, 1.528 fr. 80; le *Nautilus*, 96.205 fr. 46 ; la *Maria-Elisabeth*, 27.026 fr. 47 ; le *Mars*, 8.986 fr. 69 ; le *St-Joseph de la Conception* (avec le *Vautour*, capitaine Durand), 7.104 fr. 56 et la *Polly*. Le produit total de la course s'élevait à 1.135.254 fr. L'*Aigle* avait bien le droit d'être fatigué, et voici la note qui clôt le dossier de liquidation de la course : « Le corsaire l'*Aigle* a essuyé des avaries assez fortes dans les divers abordages qu'il a eus ; ce bâtiment est dans un état de vétusté qui ne permet pas qu'on puisse espérer le raccommoder solidement. Le capitaine Fourny a demandé qu'on fît

construire un autre bâtiment dans les dimensions de l'ancien, et on l'a fait mettre sur les chantiers pour pouvoir l'employer au besoin. » Mais la paix survint au moment où la coque venait d'être terminée.

Nous n'avons pu déterminer lequel des trois Fourny avait commandé les deux courses suivantes : 1° celle du *Génie* (armateur Foube), du 1er septembre 1812 au 27 avril 1813 : Fourny prit le *Claude*, vendu 7.198 fr. 34, et le *Minor*, 4.703 fr.23 ; le commandement d'une partie de la course fut exercé par Piquendaire, de Dunkerque, qui prit la *Catherine* (avec le *Lion* n° 2), vendue 1.372 francs 20 ; la *Firm*, vendue 12.994 fr. 60, et la *Jane*, 2.764 francs 35 (avec le *Neptune* et le *Lion*) ; 2° celle de l'*Invisible* (armateur Foube), qui prit, le 30 avril 1813, le *Robert et Jane*, vendu 5.101 fr. 36.

Fourny (Pierre-François-Marie). — Il commande les deux courses du *Lion* (armateur Mme Gasser-Tiesset), de 56 pieds de quille. Pendant la 1re, du 1er octobre au 3 décembre 1811, il prend le *Rempart*, vendu 3.701 fr. 25 ; il a un homme tué et un blessé dans l'affaire, relâche à Calais, et achète 4 obusiers de 12 ; pendant la 2e, du 4 décembre 1811 au 25 février 1812, il prend : la *Samaritaine* (avec le *Renard*, capitaine Souville), vendue 8.031 francs 74 ; l'*Hébé* (avec le même), lettre de marque vendue 1.791.320 fr. 57 ; l'*Hébé*, de 500 tonneaux, portait 20 canons dont 8 furent jetés à la mer pendant un coup de vent, et 42 hommes d'équipage ; sa cargaison se composait de café, rhum et coton. Voici comment Gallois, et après lui Henry Chevalier, d'après le *Moniteur* (1811, n° 364), ont raconté cette capture : « Le 11 décembre 1812, Fourny était avec le *Lion* en réparation à Calais ; on signala plusieurs voiles ennemies ; aussitôt il fit cesser toutes les réparations que nécessitait son navire très maltraité dans les luttes précédentes, embarque rapidement l'équipage à bord, fait appareiller, lève l'ancre, et, malgré le mauvais état du vent, gagne le large.

« Mais pendant le temps employé à ces préparatifs, les bâtiments anglais auxquels il voulait donner la chasse avaient pris le vent et s'étaient éloignés. Fourny n'en continua pas moins la course qu'il venait de tenter d'une manière aussi imprévue. Heureusement, à quelques milles en mer, le *Lion* rencontra le *Renard*, capitaine Souville, et les deux français renforcés l'un par l'autre manœuvrèrent de concert pour aborder l'ennemi. Une heure après, le *Lion* engageait une canonnade avec un brick qui ne tarda pas à amener. Le *Renard*, de son côté, se portait sur un trois-mâts anglais dont les flancs faisaient entrevoir des caronades d'un calibre respectable, et qui était peu éloigné du brick. Après une vigoureuse canonnade, le *Renard* aborde ce bâtiment ; mais la

mer était tellement forte que, malgré toutes ses tentatives, il ne put se maintenir le long du bord. Les grappins furent coupés, et il fut obligé de s'en éloigner en essuyant tout son feu.

« Aussitôt Fourny, qui venait d'amariner, vire de bord, se dirige sur le trois-mâts, et vient l'accrocher par devant, sous son ancre de bossoir. Le *Renard*, qui avait débordé, ayant rehissé ses voiles, vint une seconde fois à l'abordage, toujours à tribord, par le travers des grands porte-haubans. Souville et Fourny s'élancent les premiers sur les filets, à l'aide desquels les Anglais avaient espéré empêcher la manœuvre décisive de nos marins, et, sous une grêle de balles, ils les brisent à coups de hache. Presque tout leur équipage les suit aussitôt, et, après quelques instants d'une résistance inspirée par le désespoir, les Anglais, intimidés par cette double attaque, amènent leur pavillon. »

Mais le *Lion* n'avait plus assez de résistance ; la force du tangage le brisa contre l'*Hébé*, il sombra sous voiles au moment où Fourny et son équipage venaient de le quitter. Le corsaire, avait eu deux marins blessés, pour lesquels on paya 61 fr. à Lambert, chirurgien, et quatre autres blessés, pour lesquels on paya 743 fr. à Souville, médecin, et 197 fr. 90 à l'apothicaire. Fourny fut condamné à payer 9.000 fr. d'amende pour avoir pris à son bord 3 déserteurs de la Marine de l'Etat.

Du 3 septembre 1812 au 18 juillet 1813, il fait une dernière course à bord de l'*Alexandrine* N° 2 (armateurs Audibert et Moleux-Crouy), portant 16 canons et 60 à 70 hommes d'équipage ; à la première relâche à Boulogne, il achète en plus deux caronades en fer. Il a pour 2e capitaine Jos. Nicolas Fourny, pour 2e lieutenant Pierre Fourny, pour 3e lieutenant Henri-Nicolas Altazin. Il prend l'*Union Packet*, vendu 14.347 fr. 75, et avec Drosier, commandant l'*Honorine*, la *Mary ;* il avait vendu 4 voiles et 2 beauprés, le 4 octobre 1812, pour 953 fr. 79, et le corsaire lui-même fut vendu 29.000 fr. après la course.

Fresson (Jean). — Né le 30 juillet 1760, il embarque comme mousse sur un bâtiment de l'Etat en 1778, puis sur un cutter de l'Etat, le *Serpent* (30 mai 1779) ; il quitte la marine royale le 18 avril 1783, et prend du service dans la marine marchande. Le 22 germinal an II, il commande la canonnière la *Brûlante*, et accompagne des convois entre Dunkerque et Cherbourg, sans jamais perdre aucun des bâtiments qui lui étaient confiés (A. Lefebvre, la *France du Nord*, d'après les *Fastes de la Légion d'Honneur*). En l'an V Fresson commande le *Lançon*, et, avec Lantonne, commandant le *Poisson Volant*, prend un trois-mâts anglais, l'*Espérance*. Du 13 frimaire au 12 ventôse an VI, il commande l'*Anacréon* (armateur Dubreuil), brick de 67 tonneaux (Foucart et Finot, *la Défense nationale dans le Nord*,

de 1792 à 1802. Lille, 1893, 2 vol. gr. in-8, II, 757), et fait sept prises expédiées en Norvège ; « ayant dû affaiblir son équipage pour conduire ses prises et n'ayant plus que 30 hommes, dont la moitié était étrangère à la marine, les 75 prisonniers qu'il avait à son bord tentèrent par deux fois de se révolter, et ce n'est qu'à force de sang-froid et de vigilance qu'il réussit à les contenir, en ayant blessé plusieurs » (A. Lefebvre, ibid., citation sans indication de source). — Du 17 frimaire au 21 germinal an VIII, Fresson commande l'*Escamoteur*, de 53 pieds de tête en tête, 13 pieds 6 pouces de baux, et 6 pieds de creux sur serrage et sous pont, portant 10 canons de 3, 4 de 9, et 50 hommes d'équipage. Il a pour second François Carpentier. Il ne fait qu'une prise, le *Tom*, vendu 16.740 fr. 54. — Du 17 décembre 1807 au 21 juin 1808, il commande l'*Oiseau* (armateur Dujat-Wallet), de 58 pieds de quille, portant 16 canons ou caronades, et 50 à 60 hommes d'équipage ; il prend le *Voorigtigheit*, chargé de vins, vendu 35.841 fr. 40 ; il revint 7.927 fr. 15 à l'équipage, qui, ayant touché 10.263 fr. 75 d'avances, ne reçut rien. Les intéressés eurent 73.819 fr. 57 à verser à l'armateur (A. G. et A. C.). Il repart sur l'*Oiseau* n° 2 (armateur Dujat-Wallet), du 7 septembre 1808 au 27 mars 1809 ; il prend le *Pegasus*, qui produit net 58.776 fr. 02 ; le *John et Joseph*, net 14.152 fr. 90 ; l'*Industrie*, net 12.042 fr. 50 ; le *Henry*, net 23.885 fr. 13 ; le *Bedford* (avec le *Génie*, capitaine Cornu), net 25.451 fr. 95. Le produit net de la course donnait 114 308 fr. 50 ; l'équipage eut 18.267 fr. 18, les Invalides de la marine, 1.187 fr. 81 ; les intéressés durent reverser 42.804 fr. à l'armateur. Mais Fresson avait fait en outre deux prises, l'*Alexander* et le *Gustave*, sur les cargaisons desquelles la Marine impériale exerça son droit de préemption ; les pièces concernant la seconde étaient restées à Flessingue, qui retomba au pouvoir des Anglais ; ce ne fut que plus tard que l'on put liquider ainsi ces deux prises : l'*Alexander* fut vendu 108.901 fr. 31 ; 32.670 fr. 88 allèrent à l'équipage ; 19.688 fr. 35 aux intéressés (soit 1.301 fr. 92 par action) et 3.200 fr. 94 aux Invalides de la marine ; le *Gustave* fut vendu 20.712 fr. 55 (dont 6.152 fr. 27 à l'équipage), 11.777 fr. 13 aux intéressés (236 fr. 19 par action), et 1.013 fr. 67 aux Invalides de la marine. L'*Oiseau* n° 2 fut réarmé par Dujat-Wallet pour Fresson ; la course (1809-1810) ne rapporta pas de prise, et les intéressés eurent 26.537 fr. 07 à reverser à l'armateur (A. C.). Du 17 avril 1810 au 30 janvier 1811, Fresson commande l'*Aurélia* armateurs Fontaine et Merlin-Dubreuil), de 40 pieds de quille, portant 1 obusier de 8, et 25 hommes d'équipage ; il prend : le *Vriendshapt* vendu 7. 120 fr. 85, plus 4.100 fr. de caisses de quina ; mais une bonne part des marchandises étaient prohibées,

et furent brûlées à Amsterdam par ordre du gouvernement ; le produit net ne fut que de 3.390 fr. 17 ; l'*Onderwagt* et le *Jonge Gérard*, vendus 6.727 fr. 10 et 40.103 fr. 38 (le quartier-maître, Louis Coffyn, de Dunkerque, fut blessé dans le combat livré à cette occasion, et mourut peu après à Delfzyl) ; le *Vrow Henrica*, vendu 86.170 fr. 97.

Fresson avait été nommé inspecteur aux Signaux le 21 messidor an XI, et élevé au grade d'enseigne entretenu le 12 nivôse an XII. Il fut décoré de la Légion d'honneur le 15 pluviôse an XII. Le procès-verbal du Jury d'enquête portait à son sujet :

« Etant second d'un navire commandé par le capitaine Friscourt de ce port, le capitaine de vaisseau Moras, alors mousse de bâtiment, tomba à la mer aux environs du détroit de Gibraltar ; il fut sauvé par Fresson, qui se précipita à la nage et le conserva à la République.

« Au mois d'octobre 1785, le nommé Lennuyer, de Boulogne, tomba de son bâtiment mouillé dans la rivière de Rotterdam; malgré l'obscurité de la nuit, Fresson réussit à l'arracher à la mort. — Une délibération de la ville confirme ce fait.

« En 1789, il se précipita à la mer dans le port de Dieppe, au milieu de la nuit, et ramena à terre l'un après l'autre les deux fils du capitaine Sabat entraînés par la marée.

« En l'an IV, un hussard, provenant d'un bâtiment naufragé sur les côtes de Calais, luttait contre une mort certaine et se tenait accroché à la quille d'un canot. Aucun des spectateurs n'ose entreprendre d'aller à son secours : Fresson seul y vole et l'infortuné est rendu à la vie, après avoir fait courir les plus grands dangers à son libérateur. » (Cité par A. Lefebvre, *ibid.*)

Fresson mourut le 30 mars 1828.

Gauvin. — Il commande la *Mouche* (armateur Louis Fontaine), en messidor an V (E. Dutertre, *op. cit.*).

Goguez (Josse). — Du 27 août 1810 au 22 février 1811, il commande la course du *Sauvage*, qui fut scindée en deux parties, la première armée par Sauvage-Lassalle, jusqu'au 1er décembre 1810, la seconde armée par Audibert aîné et Moleux-Crouy. Le *Sauvage* portait 16 canons et 60 hommes d'équipage. Il prit, pour le premier armement, l'*Asphalon*, vendu 77.187 fr. 86, et pour le second, le *Phénix*, vendu 516.348 fr. 58, et le *Hawk*, chargé de laines, raisins et huile, vendu 100.965 fr. 62. Goguez repart sur le *Sauvage*, du 5 mars au 11 mai 1811. Du 19 août au 26 septembre 1811, il commande la *Mouche* (armateur Louis Fontaine), portant 63 hommes d'équipage ; il prend la *Minerve*, armée de 2 canons, chargée de bois, acajou, gomme, et vendue 150.441 fr. 63. La *Mouche* fut prise, puis perdue en mer. C'était l'ancien *Rancunier*.

Hardouin (Pierre-Louis-Nicolas). — Il a 40 ans en 1793, lorsque, le 1er mai de cette année, il prend le commandement de l'*Espoir* (armateur Jean Menneville), de 40 tonneaux, portant 8 pierriers, 6 espingoles, et 37 hommes d'équipage. Il prend le *Dispatch*, le 7 juillet, dont Duchenne fut capitaine de prise ; la vente produisit 184.865 l. 8 s. 1 d. Le 22 août suivant, Hardouin est réquisitionné pour le service de la République par le citoyen Dale, qui l'envoie aux Dunes-Libres commander la corvette de la République le *Pandoure*, avec laquelle il prit l'année suivante l'*Amsterdam*, un navire hollandais qui fut vendu 2.186.119 fr. 03. Il commande encore le *Boulonnais*. Il était mort en brumaire an IX.

Henin (Louis-Thomas). — Du 28 ventôse au 11 floréal an XII, il commande la 2e course du *Prospère* (armateurs Moleux-Crouy et Menneville). Les prises sont : la *May*, vendue 11.509 fr. 72 ; la *Nymphe* (avec l'*Impromptu* et le *Voltigeur*), vendue 27.004 fr. 17 ; le *Hound*, 4.357 fr. 50 ; le *Waldrige*, 22.222 fr. 88 ; l'*Autumn*, 23.749 fr. 54 ; le *Theseus*, 16.300 fr., le *Walpole*, et le *Day*, ensemble 44.365 fr. 33. La 3e course du *Prospère* va du 17 floréal au 11 thermidor an XII ; Hénin a pour second Jean-Gabriel Huret, et 28 hommes d'équipage. Il prend : le *Gratitude*, de 200 tonneaux, vendu 109.082 fr. 56 ; le *Rover* et la *Résolution*, ensemble 30.486 fr. 85 ; le *Largo*, 15.338 fr. 40, la *Thétis*, 21.428 fr. 20 et la *Providence* de 86 tonneaux. Ces prises, chargées de carreaux à paver, de fer en lames, de charbon et de vivres. A. Mariette a conté en ces termes la prise, de la *Résolution* (*Almanach de Boulogne*, 1845, p. 107) :

« Le 27 messidor an XII, il voguait à l'entrée de la Manche, lorsqu'il découvrit un convoi assez nombreux, escorté par plusieurs frégates qui en couvraient la marche. Aussi le *Prosper* se contenta-t-il d'observer de loin et avec précaution le sillage et les manœuvres de l'ennemi. Le 28, le temps étant devenu assez brumeux, il se rapprocha dans l'espoir qu'il s'offrirait une occasion de tenter l'enlèvement de quelques-uns des bâtiments. Mais tout-à-coup, il tomba dans les eaux d'un sloop armé de 4 canons. Le capitaine Hénin gouverne sans hésiter sur l'Anglais, qui répond à son feu avec énergie. « A l'abordage ! » s'écrie Hénin. L'équipage accueille cette proposition avec le plus grand enthousiasme. En vain le sloop essaie-t-il de se soustraire à cette attaque, il est saisi par les grappins, et nos corsaires s'élancent sur le bâtiment, sabrent tous ceux qui se présentent devant eux, et les Anglais, culbutés de tous côtés, jettent bas les armes. Ce navire se nommait la *Résolution* et venait de Londres. »

En l'an XIV, Hénin commande l'*Eglé* (armateur de Lannoy,

d'Etaples), portant 11 hommes d'équipage. Le 22 vendémiaire, il mouille en rade de Boulogne, et prend un brick de 90 tonneaux, allant de Douvres à Londres ; en revenant, il rencontre une frégate anglaise qui lui tire trois coups de canon, lui tuant un homme et en blessant grièvement deux autres (A. C.). Le 9 frimaire suivant, il prend les *Trois Frères*, avec les deux Fourmentin.

Henin (Pierre-Antoine). — Du 14 avril au 12 décembre 1809, il commande la 3e course de l'*Oiseau* n° 2 (armateur Dujat-Wallet). Cette course ne produisit rien, et coûta aux intéressés 76.809 fr. 60, soit 1600 fr. par action. Le journal de bord de cette croisière existe aux Archives de la Ville de Boulogne : on y voit que les corsaires étaient constamment pourchassés par les navires de guerre anglais, et on y constate en même temps qu'ils ne se laissaient prendre que très rarement. A plusieurs reprises, le gros temps cause des avaries à l'*Oiseau*. Une seule fois, avec le *Subtil*, le *Génie*, le *Figaro*, le *François*, il s'empare du navire de tête d'un convoi, un brick naviguant sur lest. Pour sa part, l'*Oiseau* y jette un capitaine de prise et un homme. L'équipage est fait prisonnier. Mais peu après, le brick est repris par un brick de guerre. En 1810, Hénin recommence une croisière, la 4e course de l'*Oiseau* n° 2, et revient encore une fois les mains vides. Les intéressés perdent 28.948 fr. 75 (A. C.). A la fin de l'année, Hénin se rattrape ; il commande en effet, du 12 septembre au 18 décembre, la 1re course du *Bon Génie* (armateur J. B. Castinel), qui fut commandée pour une part par P. Delpierre, et il prend le *Thomas et Betsy*, vendu 40.983 fr. 25 ; le *Shield*, vendu 62.059 fr. 65, et la *Sarah*, vendue 206.603 fr. 58. Il reprend la mer le 25 avril 1812 sur la *Courageuse* (armateur Félix Morand), armée de 25 fusils, 12 pistolets, 5 espingoles, 12 sabres, un cent de pierres à fusil et à pistolet, 4 tire-balles, 1.500 cartouches à fusil et à pistolet, et 9 kilogrammes de poudre fine. Jusqu'au 25 juin, il parcourt les mers du Nord, et rentre au port définitivement le 13 janvier 1813. Le compte d'armement s'élevait à 12.669 fr 22 ; la *Courageuse* fut revendue, net 1.353 fr. 80.

Hornay (Pierre-Antoine). — Commande, en février 1793, l'*Egalité*, de 20 tonneaux ; armateur Fis Trudin (A. D. Boulogne II, Lr).

Huret (Jean-Augustin) dit **Paquette**. — En février 1793, il commande la *Surveillante*, de 5 tonneaux, armateurs Fontaine et Lamoury (A. D., ibid.) Du 7 fructidor an IV au 25 vendémiaire an V, il commande le *Requin* (armateur Merlin-Dubreuil) et, avec le *Sauvage*, prend le *Wrede*, vendu 2.403 fr. 38. En brumaire suivant, il part sur le *Diable Volant*, avec J.-Gab. Huret comme capitaine de prise, qu'il jette sur le *Brighton*, dont il s'est emparé. En floréal et prairial an V, il commande deux courses du

Furet n° 1 (armateur Tiesset fils) (E. Dutertre, *op. cit.*). Du 6 fructidor an V à brumaire an VI, il commande le *Requin* (armateur Merlin-Dubreuil), et prend (avec le *Sauvage*) un brick chargé de charbon ; le *Neptune*, chargé de dentelles ; 4 bâtiments chargés de beurre, fromage, blé ; un brick sur lest, et un trois-mâts chargé de denrées coloniales. En ventôse an VI, il commande le *Tonnerre*, et prend le *Bruder Liebe* (avec le *Furet*, capitaine Guillaume Huret). L'année suivante, il fait a 1re course de l'*Industrie* (armateur Jean Griset), portant 8 canons de 3, 4 pierriers, 20 paires de pistolets, 25 sabres, 6 haches d'armes et 60 hommes d'équipage, du 6 pluviôse au 5 germinal an VII. Il prend le *John* (avec le *Rusé*, capitaine Audibert) vendu 14.891 fr. 52 ; le *Lion*, vendu 69.011 fr. 64 ; le *William et Ann* (avec le *Furet*, capitaine Cornu), vendu 2.176 fr. 02. Huret repart pour la 2e course de l'*Industrie*, du 13 germinal au 30 floréal an VII ; il prend le *Jacques et Marie*, vendu 211 fr. 39 ; le *Retch Hope* (avec le *Vrai Décidé*, capitaine Lautonne), vendu 11.055 l. 2 s. 6 d., et le sloop le *Severn*. Du 2 fructidor an VII au 13 vendémiaire an VIII, il croise sur le *Furet* n° 3 (armateur Tiesset), de 12 tonneaux, avec 31 hommes d'équipage ; avec le *Furet*, capitaine Robinson, il prend le *Jason*, vendu 20.685 fr., et le *Bonne Intention*, vendue 5.071 fr. 50. Deux jours après son retour, Huret repart sur l'*Espiègle* (armateurs Delporte frères), portant 34 hommes d'équipage, avec Guillaume Huret pour second ; le 1er brumaire, vers 11 heures du soir, à la pointe des Perrées, il rencontre un convoi de 200 voiles, faisant route au Sud-Est, et se met en devoir de donner dedans ; ayant toutes voiles dehors, il aborde un brick et le prend. Il y jette Joseph Galand, capitaine de prise, avec 10 hommes. A la hauteur du fort St-Frieux, une caïque anglaise donne la chasse à Galand, de si près qu'elle le met dans l'impossibilité de continuer sa route sur Boulogne, et l'oblige à se diriger sur Etaples. Serré de plus en plus près, Galand est forcé de faire côte sous le fort de Lornay (?), en face de Camiers, pour conserver sa capture, qui fut vendue 92.242 fr. 57.

Un mois après être rentré, Huret repart pour la 2e course de l'*Espiègle*, du 16 nivôse au 11 floréal an VIII. Il prend le *Molly*, d'Exeter le 17 pluviôse. Dans la nuit du 28 au 29 ventôse, il chasse un brick, le *Robert et Ann*, qui lui envoie deux coups de canon chargés à mitraille et un coup à boulet, si bien ajustés que Huret n'a que le temps de s'emparer du brick et d'y jeter son équipage pour ne pas couler ; peu de jours après, le 3 germinal, un bateau-pêcheur de Boulogne, le *Jean-Baptiste*, ayant pour maître Jean-Marie Fourny, rencontra l'*Espiègle* en détresse, faisant eau, et n'ayant à bord qu'un homme mort et un autre

dangereusement blessé ; il le prit à la remorque et le ramena au port de Boulogne. Le *Robert et Ann* fut vendu 23.340 fr. 90. En fructidor an VIII, Huret fait une course sur la *Sophie* (armateur Tiesset), avec Guillaume Huret comme second, Robert Hénin et François Palette comme lieutenants, et 36 hommes d'équipage. En l'an XII, il commande les deux courses du *Vengeur* (armateur Choisnard), avec 32 hommes d'équipage ; son audace devient extrême : il attaque un cutter armé de 10 canons, et ce n'est que devant l'impossibilité de monter à l'abordage qu'il se détourne, et prend chasse pour éviter le feu du cutter ; il enlève un sloop dans la rade de Douvres, si près de terre qu'il entend distinctement le *boucan* à bord des navires mouillés dans le port ; il profite d'une violente tempête pour enlever 2 bâtiments à l'entrée même de la Tamise (A. Mariette, *Almanach de Boulogne*, 1845, p. 109). Pendant la 1re course du *Vengeur*, du 19 brumaire au 21 nivôse an XII, il prend le *Myrtil* et le *Thomas et Anna*, vendus 3.480 fr., et la *Rose*, vendue 89.956 fr. Pendant la 2e course, du 7 ventôse au 4 floréal, il prend le *Robert*, vendu 63.499 fr. 22, l'*Ashton Smith*, vendu 23.894 fr. 33, la *Catherine*, vendue 229.026 fr. 68, et la *Cérès*, vendue 9.765 fr. 76.

Il commande ensuite deux courses du *Vengeur* n° 2 (armateur Choisnard) ; ce lougre est de 44 tonneaux ; son armement coûte 57.229 fr. 18, et les intéressés sont : le maréchal Soult, Jean Huret, Tessiliac, Louis Sauvage, Lasalle, Jean Duchenne, J.-O. Fourmentin, Guillot, Martin du Blaisel, Martin Brasseur, François Cailliette, le colonel Franceschi. La 1re course va du 15 germinal an XIII au 25 vendémiaire an XIV ; les prises sont : la *Marie* (avec le *Prosper*, capitaine Gabriel Huret), vendue 23.254 fr. 07 ; l'*Union* (avec le même), vendue 14.586 fr. 03 ; l'*Edinburgh and Berwick Packet* (avec le même et l'*Adolphe*, capitaine Fourmentin), vendu 14.134 fr. 70 ; la *Maria* (avec l'*Adolphe* et les *Deux Frères*, capitaine Lefebvre), vendue 102.663 fr. 44 ; une autre prise avec l'*Adolphe*, le *Kingston*, vendu 4.092 fr. 37. Huret fait la 2e course du *Vengeur*, du 25 vendémiaire au 21 brumaire an XIV ; en relâche en rade de Boulogne, il appareille le 19 brumaire vers midi, se dirige vers la rade de Gris-Nez, et, le 20, coupe à la côte d'Angleterre ; le 21, il rencontre le *Prosper*, capitaine Jean-Gabriel Huret ; vers 5 heures du soir, à 6 lieues environ du *Balancier*, il aperçoit plusieurs bâtiments, dont un suédois, qu'il chasse et expédie en France, vers 6 heures du soir ; c'est le *Friheten*, qui fut vendu 12.244 fr. 35. Il avait perdu de vue le *Prosper*, mais le retrouve bientôt, et prend un autre suédois, le *Unverhoft*, vendu 20.749 fr. 20. Le *Vengeur* n° 2 et le *Prosper* continuent à voguer de conserve ; presque aussitôt, un brick de guerre se

trouve bord à bord avec le premier, le chasse, et lui lâche plusieurs bordées dont la dernière coupe toutes ses manœuvres et lui fait tomber les voiles. Huret est obligé d'amener ; il est conduit aux Dunes, puis à Chatam, et de là en cautionnement à Tîmes. Le 22 frimaire, il s'évade en compagnie de Pollet ; quatre jours après tous deux sont à Douvres, où ils enlèvent un bateau, et le 27, à 3 heures du matin, ils arrivent sains et saufs à Ambleteuse.

Huret prend, durant la belle saison, un repos bien mérité, et commande en octobre de la même année, 1806, la première course du *Grand Napoléon* n° 2 (armateur Choisnard); il prend le *Ranger*, vendu 170.941 fr. 24, et le *Hopranch*, vendu 3.162 fr. 23. Le 1er novembre, il part pour la 2e course du même corsaire, mais s'échoue le surlendemain sur le fascinage Est du port d'Ambleuse. Le navire est remis à la mer à Calais, le 21 décembre 1806 jusqu'au 16 février 1807, mais sous les ordres de Blondin. Le 13 septembre 1807, Huret commande la 3e course du *Grand Napoléon* n° 2 (armateur Choisnard), armé de 6 canons de 3 sur affûts. Il alterne avec Wasselin, qui commande à diverses reprises la croisière. Les bâtiments capturés sont : l'*Ebenezer*, vendu 34.241 fr. 78, et l'*Edimbourg*, vendu 483.496 fr. 84. En 1809-1810, il commande la *Joséphine* (armateur Choisnard), portant 16 canons faisant 42 livres de balles, et 60 hommes d'équipage. Avec Fournier et Cornu, il prend le *Pocachontas*, qui fut vendu 433.228 fr. 91. Enfin, du 24 décembre 1812 au 10 avril 1814, il commande le *Vigilant* (armateur Foube), petite péniche de 30 pieds de long, 7 de baux et 4 de creux. Les A. G. ne signalent qu'une prise, la *Polly*, faite avec le bateau des douanes la *Veilleuse*, et vendue 21.729 fr. 76.

Depuis 1794 jusqu'à 1814, Jean-Antoine Huret n'a pour ainsi dire pas cessé de faire la course, et sa carrière de corsaire est une des mieux et des plus remplies.

Huret (Guillaume). — Il est à plusieurs reprises second de Jean-Augustin Huret, avant de commander un corsaire. L'armateur Grimonpré lui confie le *Furet* (1er pluviôse au 16 ventôse an VI), de 60 tonneaux, portant 6 canons, 5 pierriers, et 69 hommes d'équipage. Avec Jean-Augustin Huret, il prend le *Bruderliebe*, qui est relâché, puis la *Princesse Auguste*, de Douvres, paquebot vendu 7.300 fr. La course se solda par une perte de 85.608 fr. 33.

Huret (Jean-Gabriel). — En février 1793, il commande la *Tempête républicaine* (armateur Jean Griset) (A. D.). Il est second de Hénin sur le *Prosper* en l'an XIII, et fait une course (armateur Moleux-Crouy), où il prend, avec Jean-Augustin Huret, la *Marie*, l'*Union* et l'*Edimbourg*. Il repart sur le *Prosper*

(armateurs Moleux-Crouy et Menneville), et prend l'*Arrow-Slokton*, de 50 tonneaux, l'*Espérance*, de 120 tonneaux, le *Jean*, vendu 48.939 fr. 10, et, avec Nicolas-Denis Fourmentin, commandant les *Trois Amis*, le *Hull packet*, et l'*Hellen*. — En 1807-1808, il prend le commandement du *Rôdeur* (armateurs Moleux-Crouy et Audibert aîné); il s'empare de la *Navigation* (avec le *Grand Napoléon*, capitaine Wasselin), vendue 123.393 fr. 79; le *Barbaras*, vendu 18.812 fr. 38, et, avec le *Bucaille*, capitaine J.-J. Fourmentin, le *Wolff*, vendu 14.523 fr. 81. A la fin de la même année, toujours avec le *Rôdeur*, il prend l'*Eole*, échouée à la côte d'Etaples et brûlée par l'ennemi, dont on tira cependant 2.510 fr. 03; le *Hope* (avec Flouest), vendu 9.717 fr. 70. Le 1er novembre 1809, il commande le *Grand Rôdeur* (armateurs Moleux-Crouy et Audibert), portant 16 canons et obusiers, et 89 hommes d'équipage. Il prend successivement la *Henriette* (avec le *Rôdeur*, capitaine Joseph Huret), vendue 28.364 fr. 77; le *Phénix* (avec le même), vendu 171.447 fr. 37; l'*Alliance* (avec le *Grand Duc de Berg*, capitaine Drosier, et l'*Aimable Nelly*, capitaine Routtier), vendue 776.447 fr. 04; le *Bee* (avec les trois précédents), vendu 96.697 fr. 92; le *Santo Lorenzo*, vendu 7.996 fr. 01. Le 9 décembre, le corsaire est pris par l'ennemi.

Huret (Joseph). — En l'an VI, il commande le *Tonnerre* (armateur Merlin-Dubreuil), et prend un brick (E. Dutertre, *op. cit.*). En 1809, avec le *Rôdeur* (armateurs Moleux-Crouy et Audibert), il coopère aux prises de la *Henriette*, du *Phénix*, et du *Bee*, que nous venons de voir, et prend pour son compte la *Marie*, vendue 4.223 fr. 10, le *Mansfield*, vendu 13.273 fr. 57, et le *Durham*, vendu 7.960 fr. 58.

Huret (Antoine). — En mars 1793, il commande la *Liberté*, de 9 tonneaux, armateur Jean Griset (A. D.). Du 28 août au 17 novembre 1809, il commande la 8e et dernière course du *Grand Napoléon* n° 3 (armateur Choisnard), portant 55 hommes d'équipage. Il prend le *Renard*, vendu 9.107 fr. 09, et l'*Agénoria*, 6.444 fr. 63. La course finit par la capture du corsaire par les Anglais.

Faute d'indications suffisantes aux A. C. et aux A. G., il ne nous a pas été possible de déterminer lesquels, parmi les Huret, avaient commandé les courses suivantes : 1° du *Requin*, en l'an VII, qui prend le *Wreede* avec Pollet ; 2° du *Loup*, qui, le 1er novembre 1809, prend un sloop chargé de charbon, la *Vénus*, avec Fournier et Cornu, et le 4 novembre 1810, un brick anglais ; 3° de la *Joséphine* (armateur Choisnard), portant 16 canons faisant 42 livres de balles, et 60 hommes d'équipage, qui, le 6 novembre 1809, prend le *Pocachontas* avec Fournier et Cornu ; 4° du *Petit Rôdeur* (armateur Moleux) qui, le 26 septembre

1811, amène au port de Boulogne cinq prisonniers faits à bord d'une prise qu'il n'a pu conserver.

Laidé (Jean-Pierre). — Commande en février 1793 le *Saint-Benoist*, de 4 tonneaux armé à Wissant par Dessurnes (A. D.).

Lantonne (Louis-Pierre-François-Hercule). — Né le 24 octobre 1765; il commande le *Poisson-Volant* dès le début de la guerre de course; nous avons conté l'exploit qui lui valut une lettre de félicitations du Ministre de la Marine.

« Dans le courant de brumaire an V, le *Poisson-Volant* amarinait un sloop anglais de 110 tonneaux, chargé de bois de construction et de bière. Ce malheureux sloop était bien décidément destiné à devenir français, car, une heure avant, il avait déjà été pris par le corsaire le *Furet* (de Boulogne), mais un cutter de 14 canons était venu le reprendre, et les Français, qui composaient déjà l'équipage de ce sloop, avaient dû débarquer d'un côté tandis que les Anglais se précipitaient de l'autre sur le pont.

« Peu après, le *Poisson-Volant* se trouvait, au point du jour, beaucoup plus près des côtes anglaises qu'il ne l'avait estimé et menacé d'être coulé par les batteries de terre. La situation était des plus périlleuses; mais deux navires étaient à quelques encâblures, et, loin de fuir, Lantonne ordonne de cingler sur l'ennemi. Celui-ci ne trouve rien de mieux à faire, pour éviter d'être pris, que de s'échouer. Lantonne et quelques hommes de son équipage se jettent dans la chaloupe, abordent un des bâtiments, y mettent le feu, puis ils reviennent à bord du corsaire, qui reprend tranquillement le large aux lueurs de l'incendie qu'il vient d'allumer.

« Le *Poisson-Volant* prenait, le lendemain, le sloop britannique le *Tower*, chargé de graines et de farines. (Cité par A. Lefebvre dans la *France du Nord*, sans indication de source.)

Cette même année, avec le *Lançon*, capitaine Fresson, il prend l'*Espérance*, trois-mâts anglais, le *Heurteeth* (?) *Castle*, l'*Eleonore et Betty*, le *Hop* estimé 300.000 fr. (*Cf. ibid.*). Le 29 pluviôse an VI il sort sur la *Rancune* (armateur Lafoirez-Cadet). (E. Dutertre, *op. cit.*) Le 23 brumaire an VII, Lantonne sort sur le *Vrai Décidé* (armateur Lafoirez-Cadet), et prend la *Henriette-Louise*, vendue 88.378 fr. 62. Du 22 nivôse au 9 floréal an IX, il commande l'*Intrépide* (armateur Sannier-Ducroeq), de 65 pieds de tête en tête, portant 3 canons et 40 hommes d'équipage; les prises de la course sont: le *John Casther* (avec le *Cygne*, capitaine Pollet), vendu 78.693 fr. 95, et le *Guernesey*, vendu 25.316 fr. 56. Enseigne auxiliaire sur la Flottille (7 nivôse an VII), capitaine au long cours le 1er mars 1819, il est admis, le 1er janvier 1826, aux Invalides de la Marine, à raison de 25 fr. par mois, demi-solde d'enseigne auxiliaire. Les Bourbons lui avaient conféré l'ordre du Lys, le 14 novembre 1814. Il mourut le 3 mai

1830 (ces derniers renseignements d'après A. Lefebvre, *ibid.*).

Lasalle (Denis-Guillaume). — « On a raconté de lui que, commandant le navire le *Roi de Rome*, il fit de nombreuses et riches captures dans le détroit ; qu'il avait fini par être pris par les Anglais et retenu prisonnier sur un ponton dans le port de Deal. La nouvelle de la naissance de sa fille Adrienne lui étant parvenue, il ne tarda pas à s'échapper en tuant une sentinelle dont il revêtit les habits, trouva le moyen de traverser seul, en canot, les lignes ennemies, et parvint, après de cruelles fatigues, à atteindre le port de Boulogne, où il reprit presque aussitôt du service. » (A. Lefebvre, *France du Nord*.)

Ce qui est certain, c'est qu'en 1809 il commande le *Bon Marcel* (armateur Versial), portant 16 canons faisant 42 livres de balles, et 60 hommes d'équipage, et, en 1810, le *Roi de Naples*, qui prend la *Benyta Catherina*, le 16 juillet, avec le *Curieux*, capitaine Pérard.

Lebeau (Toussaint-Denis). — Il commande le *Furet* n° 1 (armateur Tiesset fils) en fructidor an V (E. Dutertre, *op. cit.*). Lieutenant à bord de l'*Enjôleur* avec J.-O. Fourmentin, en l'an VI, il en obtient le commandement le 18 frimaire. Du 2 pluviôse au 1er germinal an VII, il commande le *Tippo-Saïb* (armateur Louis-Fontaine), de 40 tonneaux, portant 6 canons, 4 pierriers et 50 hommes d'équipage ; avec les *Huit Frères*, capitaine Fauqueux, il prend les *Trois Frères*, vendu 12.489 fr. 87 ; avec le *Furet*, capitaine Cornu, et à la barbe d'un cutter anglais auquel il envoya ses bordées, l'*Ayr*, vendu 26.860 fr. 77. Du 22 vendémiaire au 4 nivôse an VIII, il commande le *Capricieux* (armateurs J.-B. Beaudelocque, Sannier-Ducrocq, et Jean Trudin), de 62 pieds de tête en tête, portant 8 canons de 3, 6 de 2, 4 pierriers, et 60 hommes d'équipage. Il prend le *Zéphyr*, vendu 86.099 fr. 18.

Lebeau (Jean-Marie). — Du 25 vendémiaire au 14 brumaire an VI, il commande la *Levrette* (armateurs Tiesset et Moleux-Crony), et, du 3 au 22 messidor, le *Drôle* (même armateur), sans faire de prise.

Lefebvre (Jean-Michel). — En prairial an VI, il a 27 ans, et navigue en qualité de second à bord de l'*Enjôleur*, capitaine J.-O. Fourmentin. L'année suivante, du 5 fructidor an VII au 8 vendémiaire an VIII c'est lui-même qui commande l'*Enjôleur* (armateurs Delporte frères), portant 33 à 47 hommes d'équipage ; il prend le *Neptune*, vendu 12.722 fr. 87 ; le *Hawkesbury*, 6.821 francs 10 ; la *Flèche d'Or*, 5.239 fr. 60 ; le *Prince de Galles*, 2.241 fr. 23 ; et le *John et Elizabeth*, armé de 3 canons et de 3 pierriers, vendu 14.905 fr. 85.

Il repart sur le même corsaire du 9 vendémiaire au 8 brumaire an VIII, et prend la *Jeanne*, vendue 10.795 fr. 89, et les *Six-*

Amis, vendu 8.989 fr. 48, brick armé qui lui tira trois coups de canon à mitraille, plusieurs coups de pierriers et d'espingoles, et lui tua un homme. Du 19 vendémiaire au 3 frimaire an IX, Lefebvre commande encore l'*Enjôleur* (armateurs Delporte frères), et prend la *Nancy*, vendue 11.661 fr. 49, et le *Young James*, armé de deux canons, chargé de café et de denrées coloniales, et vendu 474.066 fr. 21. Du 23 pluviôse au 1er floréal de la même année, il croise sur le *Furet* (armateurs Delporte frères), de 43 tonneaux, portant 14 canons, 4 pierriers, et 55 hommes d'équipage; il prend le *James*, armé de 2 canons, vendu 155.874 fr. 11, un cutter inconnu, chargé de genièvre et vendu 15.531 fr. 60, et le *Lion*, chargé de cuivre et vendu 215.856 fr. 99.

Trois ans plus tard, il est le héros d'une aventure que A. Mariette a contée (*Almanach de Boulogne*, 1845, p. 105) et que voici :

« Le 9 germinal an XII, le capitaine Lefebvre chassait sur les côtes d'Hastings un bâtiment marchand qui se réfugia sous plusieurs forts. A quelque distance de là se trouvaient aussi mouillés deux cutters anglais, et il était difficile de forcer cette position sans courir le risque de s'exposer à de grands dangers. Mais le corsaire ne paraissait nullement disposé à laisser ainsi s'échapper sa proie, sans tenter un de ces coups de main audacieux, si particuliers aux croisières de Lefébvre. Il fait aussitôt mettre toutes les voiles dehors, et court sur le navire anglais, malgré le feu bien nourri des batteries de la côte et celui des deux cutters, dont les boulets balaient la mer autour de lui. Rien ne l'arrête, il vole, arrive sur le bâtiment sans même lâcher une bordée, saute à l'abordage, s'en empare, et ramène sa capture avec une hardiesse inouïe. Bien que plus de cent coups de canon lui fussent tirés, il n'eut à regretter que la perte d'un seul homme. Quelques heures après, le corsaire entrait dans le port de Boulogne avec sa prise, bâtiment de 140 tonneaux, richement chargé. »

En 1807, Lefebvre commande le *Hazard* (armateurs Isaac frères, de Calais), et prend la *Dame Gertrude*, vendue 64.291 fr. 06). En 1809-1810, il commande la *Fortune* (armateur Versial), et prend l'*Aurora* (avec le *Génie*, capitaine Cornu), vendue 210.273 fr. 54, puis le *Jean*, vendu 118.719 fr. 28. En 1810, il commande le *Poisson-Volant* (armateur Choisnard), portant 20 à 30 hommes d'équipage.

Le **Fort** (François). — En l'an VIII, il commande la *Vengeance*, portant 14 canons, et prend en thermidor le *Vloy*, lougre sur son lest, et en messidor la *Nancy*, chargée de cercles, balais, pipes. En 1807, il commande le *Rôdeur* (armateur Moleux-Crouy), portant 14 canons de 4, 10 de 3, et 54 hommes d'équipage; avec le *Renard*, capitaine Thueux, il prend le *Thomas*, vendu 16.008 fr. 30.

Le Jeune. — Il commande une course du *Hardi* (armateur Grimonpré) en thermidor an V (E. Dutertre, *op. cit.*).

Lelong (Joseph-Bertrand). — Du 12 au 27 floréal an V, il commande l'*Hirondelle* (armateur Louis Fontaine) sans faire de prise (E. Dutertre, *op. cit.*). Il commande une course du *Diable-Volant* (armateur Louis Fontaine) en thermidor an V, prend un sloop chargé de bière, sucre, etc., et sombre le 20 fructidor. Sur le *Diable Volant* (armateur Lafoirez-Cadet), il prend le *Peggy et Jenny*, le 10 brumaire an VI. Le 16 du même mois, il commande le *Pourvoyeur* (même armateur), et prend le *Young William*, vendu 36. 624 fr. 68, puis fait naufrage le 26 nivôse, à l'entrée du port.

Levasseur. — Il sort de Boulogne le 8 messidor an V, sur le *Prosper* (armateur Chamuteau, de Dunkerque), et se fait prendre (E. Dutertre, *op. cit.*).

Leviliain (Jean-Baptiste-Benjamin).—Du 19 nivôse au 23 ventose an IX, il commande l'*Enjôleur* (armateurs Delporte frères), de 30 tonneaux, avec 39 hommes d'équipage, et prend le *Sturry* (avec la *Victoire*, capitaine Beauvois), vendu 23.849 fr. 85, et l'*Active*, vendue 9.365 fr. 16.

Margollé. —Il commande la *Joséphine*, en l'an VII-VIII, et avec Dégardin, commandant le *Vrai Décidé*, prend « chemin fesant » un navire anglais portant 1 colonel, 35 dragons de la garde du roi d'Angleterre, et 19 chevaux (*Mon.*, VIII, 169).

Martin. — En brumaire an VI, il commande le *Hardi* (armateur Grimonpré). En l'an VIII, il commande le *Requin*, armé à Fécamp et prend le *Keeling*, de 150 tonneaux, chargé de sucre bois de campêche, etc. (*Mon.*, 1800, 797).

Masset. —Du 28 décembre 1810 au 12 mars 1811, il commande la course du *Curieux*, (armateur Ducarnoy), et prend la *Mary-Ann*, vendue 421.490 fr. 92 ; la *Mary*, vendue 6.657 fr., et l'*Olimpia*, cutter de guerre anglais, vendu 11.399 fr. 16, avec le *Rancunier*, le *Grand Duc de Berg*, la *Marie-Louise*, le *Furet*, le *Subtil*, la *Victoire*, le *Grand Furet*, et le *Bon Génie*. A la fin de l'année, il commande le *Hazard*, armateur Berthe, portant 20 hommes d'équipage.

Nicolaï (Philippe-Antoine).— Du 9 nivôse au 9 ventôse an IX, il commande la *Sophie* (armateur Tiesset), de 28 tonneaux, portant 4 canons et 36 hommes d'équipage ; il fait une prise, la *Maria*, vendue 35.578 fr. 15. Du 28 brumaire au 2 pluviôse an XII, il commande l'*Adolphe* (armateur Merlin-Dubreuil), de 50 pieds de quille, portant 14 canons de 3, 2 de 1, et 40 hommes d'équipage ; il prend l'*Amitié*, vendue 10. 572 fr. 55.

Pérard (Philippe). — Il commande deux courses du *Curieux*, (armateur Ducarnoy), dont voici l'armement complet : 2 canons

de 6, 6 de 4,2 de 3, 2 de 2, 2 de 1, valant ensemble 4. 896 fr. ; 76 boulets de 4,10 boîtes à mitraille,40 fusils,15 paires de pistolets, 7 espingoles, 30 sabres, 36 kilog. de poudre fine, 45 kgr. 5 de poudre de guerre. La 1re course va du 12 septembre 1809 au 28 mai 1810, et la 2e du 28 mai au 27 décembre 1810; les prises de cette dernière sont : le *Hope*, vendu 13.619 fr. 50 : le *Steve Reventlow*, 58. 788 fr. 97 ; La *Benga Catherina* (avec le *Roi de Naples*, capitaine Lasalle), vendue 15. 995 fr. 33. Pérard fait ensuite une 3e course sur laquelle les documents manquent.

Picquenduire. — C'est un Dunkerquois. Il vient à Boulogne commander, le 14 septembre 1813, la 3e course du *Bon Génie* (armateur Fleuby) ; il prend la *Vénus*, vendue 105.589 fr. 31, et le *Swallow*, 10. 445 fr. 53.

Pollet (Jean-Baptiste). — Le récit de Vidocq a déjà renseigné le lecteur sur sa personnalité. Nous ne reviendrons pas sur ce qui a déjà été dit. En 1793, Pollet a trente-six ans, et navigue comme maître d'équipage sur l'*Espoir*, capitaine Hardouin, puis sur le *Diable-Volant*, capitaine Sauvage-Clarté. Il commande les deux premières courses du *Sauvage* (armateur Merlin-Dubreuil) ; il a Jacques Broquant pour 2e lieutenant et capitaine de prises, J.-A. Allazin comme maître d'équipage, et P.-F. Beauvois comme capitaine de prises. Pendant la 1re course, en messidor et thermidor an V, il prend la *Fortune*, armée de 2 canons de 1 et de 2 fusils, après une heure et demie de chasse, et le *Cygne*, qui reçoit plusieurs décharges de mousqueterie avant de se décider à se rendre. La 2e course va du 27 thermidor an V au 25 vendémiaire an VI, et est faite de concert avec le *Requin*, capitaine Huret ; les prises sont : le *Vreede*, vendu 7. 526 fr. 65 ; la *Nelly* (sans doute élargie), la *Betsy*, 12.419 fr. 61 ; le *Neptune*, 30.741 fr. ; le *Philippus Jullius*, 13 642 fr. 23 ; la *Ville d'Altona* et la *Dame Catherina*, ensemble 68.632 fr. 15. La prise du *Neptune* est consignée aux *Registres aux causes* du tribunal de commerce de Boulogne (1795-1797 f° 184) et montre comment manœuvraient deux corsaires chassant de compagnie : le *Sauvage* sort le 1er vendémiaire de Calais, et fait voile vers le nord avec le corsaire le *Requin*. Ils ont connaissance au nord-est d'une voile courant vent arrière au sud-ouest ; les deux corsaires serrent le vent le plus qu'ils peuvent ; la voile parvient au sud-est d'eux ; Pollet vire de bord et cingle dessus à force de voiles ; à 4 heures après-midi, à 3/4 lieue dudit bâtiment, il tire un coup de fusil et hisse le pavillon national ; le bâtiment vire de bord, et, comme le corsaire, il fait route au sud-est. Le corsaire tire des coups de fusil au fur et à mesure qu'il approche ; au moment où il en est à une portée et demie, le navire hisse le pavillon hollandais, et amène après plusieurs autres coups de fusil. Ses papiers ne sont pas trouvés en

règle Broquant est nommé capitaine de prises ; il y monte avec cinq hommes et le conduit à Boulogne, où il entre à minuit un quart. En germinal an VI, Pollet commande le *Jupiter* (armateur Merlin-Dubreuil), portant 14 canons, un pierrier et 55 hommes d'équipage. Voici un épisode de la course du *Jupiter*.

« Le 23 avril 1798, le capitaine Pollet, commandant le corsaire le *Jupiter*, de 14 canons de 4, ayant fait plusieurs prises qui avaient réduit son équipage à 45 combattants, revenait au Texel pour reprendre ses hommes envoyés sur les différentes prises qu'il y avait dirigées. Vers le point du jour, il se trouva tout à coup presque à portée de canon de la flotte anglaise mouillée à une lieue de la côte. Il était déjà si avancé que toute possibilité de s'éloigner lui parut enlevée. Fuir ! c'est ce qu'il n'avait jamais fait devant l'ennemi. Cependant l'amiral anglais, apercevant le corsaire, et croyant toute résistance impossible de sa part, signale à un cutter d'aller l'amariner à l'instant. Le capitaine Pollet, le voyant se diriger sur lui, assemble ses hommes, et leur propose, plutôt que de se rendre, de tenter d'enlever le cutter à l'abordage ; cette proposition est acceptée avec enthousiasme et ils s'apprêtent aussitôt à bien recevoir les Anglais. Le cutter, pensant s'emparer facilement du corsaire, arrivait assez tranquillement sur lui, lorsqu'il fut tout à coup assailli par une vive fusillade, et presque en même temps accosté. Surpris d'une attaque aussi imprevue, les Anglais toutefois résistent avec courage ; les Français, montant intrépidement à l'abordage, parviennent sur le pont du cutter, où s'engage corps à corps un combat des plus acharnés. Après un carnage affreux, le navire resta au pouvoir de nos braves. Le *Jupiter* le prit à la remorque et réussit à l'amener au Texel, malgré les efforts que firent plusieurs navires anglais détachés par l'amiral pour lui couper la retraite. Le cutter s'appelait le *Phénix* et était armé de dix caronades. » (A. Mariette, *Almanach de Boulogne*, 1841, p. 103.)

En l'an VII, Pollet commande la 2e et dernière course du *Bonaparte* (armateur Dujat-Wallet), du 1er prairial au 24 messidor, avec 46 hommes d'équipage. Il prend le *Dolphin*, vendu 13.134 fr. 65, sur quoi 9.012 fr. 85 restèrent à repartir ; il revint 3.004 fr. 26 à l'équipage, qui avait touché 5.120 fr. d'avances, et par suite ne toucha rien ; les intéressés eurent 16 881 fr. 31 à reverser à l'armateur. En l'an IX, Pollet commande le *Cygne*, et prend le *Tor Abbey*, de 120 tonneaux, le 3e frimaire (*Mon.*, IX, 394), puis, avec l'*Intrépide*, capitaine Lantonne, il prend le *John Casther*, vendu 78.693 fr. 95. L'année suivante, il se repose, et le *Registre aux causes* le qualifie : ancien capitaine de navire et négociant. En l'an XI, il commande les *Sept Frères* (armateur J.-B. Mabille) armé de 2 canons, et en l'an XII, le *Wimereux*,

(armateur Sannier-Ducrocq). C'est à bord de ce navire qu'il est fait prisonnier. Le 22 frimaire an XIII, il s'évade de Times où il était cautionné en compagnie de J.-A. Huret ; quatre jours après, ils sont à Douvres, enlèvent un bateau, et débarquent à Ambleteuse le 27 à 3 heures du matin.

Le 30 floréal suivant, il repart sur le *Wimereux* (armateur Sannier-Ducrocq), de 72 pieds de tête en tête, portant 14 canons de 3, 1 de 4, des pierriers, des espingoles, etc... et 80 hommes d'équipage. La course dura jusqu'au 25 nivôse an XIII. En voici les prises : le *Messager* et l'*Equilatéral* (avec la *Raccrocheuse*, capitaine Broquant), vendus net 18.366 fr. 27 et 27.956 fr. 27 ; la *Lydia*, vendue 6.877 fr. 50 ; le *Friendship*, 3.307 fr. 50 ; la *Diligente*, 6.510 fr. ; le *Swan*, 74.244 fr. 27 ; le *Neptune*, 4.826 fr. 49 ; le *Fox*, 22.941 fr. 49 ; l'*Anna-Maria* (avec la *Raccrocheuse*, capitaine Broquant), 99.592 fr. 76 ; la *Bonne Intention*, 8.707 fr. 07 ; le *Wardell*, 8.249 fr. 07. Voici un épisode de cette course : « Pollet était mouillé sur la côte de Saint-Valery-en-Caux ; une forte corvette, le *Rattler*, et un lougre anglais rasèrent vers les 3 heures de l'après-midi la côte à une si courte distance qu'ils prirent connaissance du bâtiment français. A bord de la corvette, se trouvait un déserteur, P.-L. Dulong, natif de Honfleur ; il offrit ses services au capitaine pour l'aider à s'emparer du corsaire. Afin de n'inspirer aucune crainte, les deux Anglais continuèrent leur sillage le reste de la journée, et, vers le soir, capturèrent un bateau pêcheur de Dieppe, sur lequel ils embarquèrent une trentaine d'hommes. Le second lieutenant de la corvette et le capitaine du lougre se mirent à la tête de deux autres embarcations.

« La nuit était fort obscure ; les Anglais arrivaient déjà sans être aperçus presque dans les eaux du corsaire, lorsque les hommes de quart distinguèrent une voile se dirigeant rapidement sur eux. Le capitaine Pollet, commandant du *Wimereux*, se trouvait encore sur le tillac ; il hèle aussitôt le navire.

— Pêcheur dieppois, lui fut-il répondu en bon français.

— Arrivez pour éviter un abordage !

« Le bateau, sans donner d'autre réponse, continuait à marcher sur le corsaire, quand on découvrit deux chaloupes qui faisaient la même manœuvre.

— Aux armes ! aux armes ! s'écrie à l'instant le capitaine.

« Les matelots, éveillés en sursaut, s'élancent de leurs hamacs et jaillissent sur le pont. Les ennemis sont déjà à bord ; le corsaire se trouve accroché par le bateau pêcheur, tandis que les deux chaloupes l'abordent par l'avant et par l'arrière. Alors s'engage un combat des plus opiniâtres et des plus sanglants : à la clarté des pistolets, on lutte corps à corps, on se perce, on se

hache. On distingue au milieu de la mêlée quelques soldats de la Compagnie de la Lune, dont l'audacieuse intrépidité était bien connue sur le champ de bataille et la rencontre toujours si redoutée, même dans le voisinage du camp. Enfin, après une heure de combat, les Anglais sont balayés du pont et culbutés dans leurs embarcations ; l'une d'elles, atteinte par la mitraille, coule non loin du corsaire, l'autre parvient à s'échapper avec quelques hommes. Le bateau pêcheur reste entre les mains des Français. Sur son bord se trouvait le misérable qui avait conduit les Anglais ; il fut envoyé immédiatement au Havre, passa en conseil de guerre, et quelques jours après fut fusillé.

« Au nombre des prisonniers était le second lieutenant de la corvette, W. C. C. Dalyell, commandant l'expédition. Pendant tout le combat, on l'avait toujours vu au plus fort du danger ; il avait reçu 23 blessures. Il devint, après l'action, l'objet de l'attention particulière des marins français. L'Amirauté anglaise, informée de sa belle conduite, le confirma dans son grade provisoire de lieutenant de vaisseau, le 1er janvier 1805.

« L'empereur Napoléon ne tarda pas à faire parvenir des récompenses aux braves qui s'étaient distingués dans ce combat ; le capitaine Pollet fut décoré de la croix de la Légion d'honneur. (A. Mariette, *Almanach de Boulogne*, 1839, p. 66 ; voir aussi le *Mon.*, XIII, nº 110.)

En 1805, Pollet commande l'*Eglé*. Voici, raconté par Mariette, l'épisode relaté par le manuscrit de Dunand, et que nous avons transcrit. Il est intéressant de les comparer, et de constater que Mariette était sérieusement documenté pour la plupart de ses récits.

« Le 9 septembre 1805, le capitaine Pollet, mouillé sur la rade de Dieppe, faisait, dans le courant de l'après-midi, ses dispositions de partance, lorsqu'il aperçut une frégate anglaise qui venait de jeter l'ancre à une demi-lieue de la côte. Se défiant un peu de son voisinage, il observa d'abord avec assez d'attention toutes ses manœuvres, sans toutefois distinguer aucune marque apparente d'hostilité. Vers les cinq heures deux grandes embarcations chargées d'hommes débordèrent tout-à-coup du bâtiment ennemi. Pollet, les voyant se diriger sur lui à force de rames, et ne doutant pas qu'elles ne voulussent l'enlever, hésite un moment s'il poussera vers elles pour leur passer sur le corps, ou s'il les attendra à l'ancre : le premier parti, balancé par quelques officiers, l'emporte. Il ordonne aussitôt de mettre à la voile ; mais on n'en a pas le temps, car les Anglais, redoublant de vitesse, ne sont déjà plus loin du corsaire. Le capitaine fait à l'instant placer deux caronades aux sabords, et appelle l'équipage aux armes. Arrivées à une demi-portée de fusil, les deux péniches sont

accueillies par une vive mousqueterie et par la mitraille des deux caronades. Les Anglais s'élancent néanmoins avec encore plus de promptitude, et abordent hardiment le corsaire.

« Par suite des dispositions faites antérieurement pour l'appareillage, la grande voile, prête à être hissée à la hâte, divisait le pont en deux parties inégales. A l'avant se trouve Thiébault, officier d'une intrépidité rare, avec 15 hommes seulement, et à l'arrière, le capitaine, le chirurgien-major, M. Dunand, et Lescot, voltigeur au 10e léger. Le reste de l'équipage, on ne peut le cacher, était descendu dans la cale.

« La plus grande péniche accoste l'*Eglé*, sous son bossoir de tribord, et essaie vainement de franchir le bastingage : tous ceux qui se présentent sont assommés et culbutés dans la chaloupe, Le lieutenant Thiébault fait preuve du courage le plus audacieux; de la main droite, il saisit le canon d'un fusil dirigé sur sa poitrine ; mais au moment qu'il détourne l'arme de son adversaire, le coup part et la balle lui perce la main. Apercevant alors le même individu qui cherche à s'introduire par l'un des sabords, il s'élance à lui, du pied lui tord la tête, et de la main gauche lui enfonce la lame de son sabre dans la poitrine.

« La seconde péniche avait abordé le corsaire sur l'arrière, qui devint le théâtre de la lutte la plus héroïque. Le capitaine, le chirurgien-major et Lescot défendaient seuls ce point contre une vingtaine d'assaillants. Le petit espace où ils se trouvaient pour ainsi dire, renfermés, leur permettait plus facilement de faire face aux ennemis. Après avoir déchargé leurs fusils, ils se précipitent sur eux, les frappent à coups de crosse, et renversent tous ceux qui tentent de monter à l'abordage. Dans ce combat disproportionné, on voit nos trois braves se multiplier sur tous les points ; Lescot fait feu avec un sang-froid, une célérité étonnante ; le chirurgien-major, ayant brisé la crosse de son fusil, ne se sert plus que du canon, dont il frappe encore tous ceux qui paraissent, Alors Pollet court lui-même au coffre d'armes, prend dans ses bras autant de pistolets qu'il peut en embrasser, et revient au secours de ses deux compagnons, vivement pressés par les Anglais, prêts à envahir le pont. Placé à cheval sur le bastingage, il décharge successivement sur eux toutes ses armes, puis les leur jette à la tête. Les ennemis, effrayés d'une si vive résistance, se précipitent en désordre dans la chaloupe et prennent la fuite. Le capitaine passe immédiatement sur l'avant avec M. Dunand et Lescot qui contribuent aussi à chasser les Anglais de ce côté.

« Une demi-heure après, le corsaire entrait dans le port de Dieppe, salué par les hourras d'une foule immense, accourue pendant l'action sur la jetée. Les Anglais perdirent 13 hommes ; l'*Eglé* n'en eut qu'un de tué et quatre de blessés. » (A. Mariette,

Almanach de Boulogne, 1840, pp. 96-98). — Pendant cette croisière, l'*Eglé* prend deux suédois de 160 tonneaux chacun (*Mon.*, 1806, n° 304).

Du 7 décembre 1807 au 9 avril 1808, Pollet commande la 1re course du *Sauvage* (armateurs Alex. Adam et Sauvage-Lasalle), portant 12 canons de 4 et 2 de 6, 50 fusils, 7 paires 1/2 de pistolets, 24 sabres, 358 livres de balles pour faire des grappes de raisins, et 3.000 cartouches. L'équipage comptait 50 hommes. Les prises sont : les *Hyades*, vendu 135.228 fr. 59 ; la *Flora* (avec l'*Espoir*), 254.391 fr. 68 ; la *Providence* (avec l'*Espoir*), 172.483 fr. 46 ; le *James Adams*, 1.211.386 fr. 20.

Cette course produisit : 1.773.489 fr. 93.

Net pour le *Sauvage* : 1.315.256 fr. 85.

Frais à déduire : 66.913 fr. 19.

A répartir : 1.248.343 fr. 66.

A l'équipage : 416.114 fr. 55, net : 389.795 fr. 97.

Aux intéressés : 832. 229 fr. 10, net : 712.700 fr. 10.

Aux Invalides de la Marine : 60.439 fr. 99.

Du 13 septembre 1809 au 12 mars 1810, Pollet commande la seule course des *Cinq Amis* (armateur Mme Gasser-Tiesset), portant 2 caronades de 12, 2 canons en fer de 3, 4 obusiers de 8, 51 fusils, 15 pistolets, 25 sabres, 2 canons en fer pour servir de lest, et 78 hommes d'équipage. Il prend l'*Elizabeth*, vendue 81.634 fr. 98, et la course finit, Pollet ayant été fait prisonnier par les Anglais.

Il eut un fils, Jean-Jacques Pollet, qui navigua sur des corsaires, puis passa dans la marine de l'Etat en 1809, jusqu'en 1814. (V. pour les détails de ses services E. Dutertre, *op. cit.*).

Rivet. — En février 1793, il commande le *Fortuné*, de 5 tonneaux, armateurs Delporte frères (A. D.).

Robert. — Il sort de Boulogne le 18 floréal an V sur l'*Unité* (armateur Moleux-Crouy), et se fait prendre (E. Dutertre, *op. cit.*).

Robertson (Jean). — Du 30 prairial au 4 fructidor an VIII, il commande le *Bien-Informé* (armateur Griset), portant 36 hommes d'équipage. Il prend le *Crofton*, vendu 352 fr. 33, un canot vendu 404 fr. 35, et le *Fox* (avec le *Coureur*, capitaine Bouchard), vendu 10.417 fr. 78. La course produit 8.527 fr. 96, dont il reste 7.423 fr. 15 à répartir. L'an d'après, Robertson commande encore le *Bien-Informé*, armé cette fois par Lafoirez-Cadet, et, toujours avec Bouchard, prend un lougre smoggleur, chargé d'eau-de-vie et de tabac.

Robinson (John) — C'est un Américain. En l'an VII, il sert d'interprète à Lebeau sur le *Tippo-Saïb*, puis passe sur l'*Industrie*, capitaine J.-A. Huret, en qualité de 2e lieutenant. La même année, il commande la fin de la course du *Furet* (armateur

Jean Brisset), commencée par Routtier. Il prend, à 2 milles de Folkestone, et en vue du *Poisson Volant*, capitaine Aucoin, le *Danger*, sloop armé de deux obusiers, 2 pierriers et de menues armes, qui lui rapporta 951 fr. 03 ; puis le *Cygne* (avec le *Poisson Volant* et l'*Adolphe*), qui lui rapporta 238 fr. 35, et enfin, J.-A. Huret, commandant le *Furet* n° 3, le *Jason*, vendu 9.660, fr. 4, et la *Bonne Intention*, 5.071 fr. 50.

Routtier (Nicolas-Joseph). — Du 4 frimaire au 5 nivôse an VII, il commande la *Revanche* (armateurs Merlin-Dubreuil et Moleux-Crouy), et prend le *Peter*, à 4 kilomètres au large de Douvres. Du 14 germinal au 9 fructidor de la même année, il dirige la course du *Furet* (armateur Jean Griset), armé de 30 fusils, 6 espingoles et 26 sabres, portant 35 hommes d'équipage et avantageusement connu pour sa marche ; le second est Jacques Broquant, le 1er lieutenant Pierre-François Beauvois, le 2e lieutenant Jacques-Antoine Altazin, le 3e lieutenant Jean Robinson. Ce dernier, en l'absence de Routtier, commande quelque temps la course, et prend le *Danger*, le *Cygne* et le *Jason* (v. plus haut). Routtier s'empare de la *Vénus*, vendue 53.509 fr. 34, prise à la rame, au centre d'un convoi, à une lieue au large de Folkestone, avec Antoine Trudin comme capitaine de prises ; des *Frères*, vendu net 214.414 fr. 84 ; du *Copper Nails*, vendu 488 fr. 75 ; d'une lougre smoggleur inconnu, chargé d'eau-de-vie, armé de 7 fusils, et où l'on avait caché le pavillon anglais sous des matelas ; il fut vendu 5.077 fr. 87 ; de la *Lydia*, vendue 491.085 fr. 98, des *Deux Associés*, vendu 1.764 fr. 89 ; du *Heart of Oak*, 21.798 fr. 19 ; du *Forester*, 68.064 fr. 47.

Du II vendémiaire au 2 frimaire an VIII, il commande la 1re course du *Succès* (armateur Grimonpré), de 35 tonneaux, portant 14 canons de 1 1 2, 4 pierriers, et 35 hommes d'équipage. Il a Robinson pour second, Antoine Trudin pour lieutenant ; les deux seconds lieutenants, Charles-Jes Vrai, de Cherbourg, et Antoine-Jean Force, de Boulogne, furent faits prisonniers avec 9 hommes, en conduisant une prise, le 19 vendémiaire. Routtier, cependant, s'empare du *Pointer*, vendu 212.665 fr. 44, de l'*Industrie*, 178.381 fr. 84., de la *Columbia*, 120.524 fr. 73, tous trois avec le *Vrai Décidé*, capitaine Desgardins. En pluviôse an X, il commande la *Maria*, un sloop armé par Merlin-Dubreuil. L'année suivante, il est sur le ponton le *Samwhinge*, à Chatam, en compagnie de J.-B. Poure et de Baclin (*Lettre* de J.-B. Poure à sa femme, communiquée par M. John Poure). Du 18 au 23 messidor, an XII, il commande le *Furet* (armateur Dujat-Wallet), armé de 36 fusils, 24 pistolets, 20 sabres, 1 espingole en cuivre ; un poignard pour Routtier a coûté 48 fr., et une paire de pistolets pour son second, 30 fr. En ces cinq jours, le *Furet*

prend la *Kitty*, vendue 9.146 fr. 07, et le *Prince de Galles*, 11.229 fr. 03 ; il est à son tour fait prisonnier par les Anglais.

Nous ne retrouvons Routtier que quatre ans plus tard, à la tête d'un corsaire, au nom significatif, la *Vengeance* (armateur Griset), de 62 pieds de longueur, portant 14 canons et 34 hommes d'équipage; la course va du 16 octobre 1808 au 12 avril 1809; les prises sont : le *Phénix* (avec le *Père de Famille*, capitaine Sauvage, et le *Bucaille*, capitaine Bourgain), vendu 6.694 fr. 45, et la *Symétrie*, vendue 354.071 fr. 47. Du 12 octobre 1809 au 11 janvier 1810, Routtier commande l'*Aimable Nelly* (armateur Griset), portant 70 hommes d'équipage; avec le *Grand duc de Berg*, le *Grand Rôdeur* et le *Rôdeur*, capitaines Drosier, Jean Huret, et Joseph Huret, il prend l'*Alliance* et l'*Abeille*, vendues 776.447 fr. 04, et 88.015 fr. 81 ; seul, il prend la *Justice*, vendue 42.496 fr. 90, et, encore une fois, il se laisse prendre par l'ennemi.

Du 22 octobre 1811 au 11 mars 1812, il commande la 1re course de la *Courageuse* (armateur Félix Morand), et prend, avec l'*Entreprenant*, capitaine Buttez, la *Suzanne* et le *Granero*, vendus 21.680 fr. 14 et 219.582 fr. 27. Le 25 avril 1812, il repart pour la 2e course de la *Courageuse*, qui se termina le 13 février 1813, mais il l'abandonna entre temps, et céda le commandement à Hénin.

Saillard (Nicolas).— Il sort de Boulogne le 29 fructidor an VII sur le *Vrai Décidé* (armateur Lafoirez), de 35 tonneaux, portant 14 canons, 4 pierriers et 38 hommes d'équipage. Il prend la *Flora* et la *Sélina*, vendues 170.981 fr. 26 et 146.398 fr. 57. Il débarque de gré à gré le 5 vendémiaire an VIII, et est remplacé par son second, Desgardins. A la fin de l'année, il repart sur l'*Intrépide* (armateur Lafoirez), et prend le *Welcome*.

Sauvage-Clarté (Jean-Pierre). — Le 18 pluviôse an II, il est nommé capitaine de port et enseigne non entretenu, par le représentant Dumont, en mission (A.D. II. Lr). En l'an IV, il commande un corsaire de 9 tonneaux, le *Diable Volant* (armateur Guillaume Podevin), armé de 30 fusils, 22 paires de pistolets, et 30 sabres, et portant 34 hommes d'équipage. J.-B. Pollet est son maître d'équipage. Il prend la *Betsy*, chargée de liqueurs et de tabac ; dans la nuit du 18 au 19 thermidor, il était en croisière sur les côtes d'Angleterre, non loin du *Furet*, capitaine J.-O. Fourmentin. Une péniche anglaise s'approche, la *Mouche*, appartenant à la douane anglaise et montée par 7 hommes ; Sauvage lui crie de ne pas aller plus loin ; 3 hommes lui tirent dessus, et la péniche approche toujours, le prenant pour un smoggleur anglais. Quand les deux bâtiments sont bord à bord, un corsaire saute sur la péniche, saisit le capitaine au collet, et le fait pri-

sonnier : la *Mouche* est ramenée à Boulogne par le capitaine de prises Leloup.

Sauvage-Clarté fait, en messidor an V, une course sur le *Diable Volant* (armateur Louis Fontaine), et revient sans prise (E.Dutertre, *op. cit.*).Nous n'avons plus trouvé trace de Sauvage qu'au 10 octobre 1816, date à laquelle il fut nommé visiteur de navires. Pierre-Louis Frédéric Sauvage, inventeur de l'hélice appliquée à la navigation à vapeur, est son fils.

Sauvage(Jacques). — Le *Vengeur*,portant 36 hommes d'équipage, avait d'abord été armé par Choisnard avec J.-A. Huret comme capitaine, Robert Hénin comme second, et Jacques Sauvage comme premier lieutenant. Ce dernier en prend le commandement, avec J.-P.-F. Palette et J.-Ant.-H. Routtier comme lieutenants ; il croise du 16 nivôse au 29 pluviôse an XII, et prend le *Penryn*, vendu 60.357 fr. 10, le *Freedom*, 55.861 fr.93, l'*Actif*, 11.188 fr. 97. A. Mariette en cite encore une autre : « Le 28 nivôse an XIII, il faisait chasse près de Newhaven à un sloop anglais qui alla s'abriter sous une forte batterie. Sauvage. n'en continue pas moins sa poursuite au milieu d'une grêle de boulets. Il s'avance hardiment jusque dans les récifs de la côte, enlève le sloop, et opère son retour toujours salué par le feu roulant de la batterie ennemie. Cette prise se nommait la *Margaret*, et était chargée d'huiles, de tapis, d'eau-de-vie, etc. ; elle avait aussi une cargaison de serge rouge et de papier d'une valeur de 8.000 guinées. » (A. Mariette, *Almanach de Boulogne*, 1845, p. 109.)

Du 16 brumaire au 30 frimaire an XIV, il commande l'*Impromptu* (armateur Lafoirez-Cadet), de 60 pieds de tête en tête, portant 4 canons de 2, 4 pierriers, et 40 à 45 hommes d'équipage. Il prend le *Bee*, vendu 12.319 fr. 86. Du 1er décembre 1808 au 5 novembre 1809, il commande la 2e course de l'*Alexandrine* (armateurs Audibert et Moleux-Crouy), portant 103 hommes d'équipage, recrutés pour la plupart dans le dépôt des prisonniers neutres de Cambrai. En avril 1809, le corsaire se trouva en si mauvais état qu'il était incapable de continuer la course; il fut vendu et remplacé par un neuf qui prit son nom et sa lettre de marque. Les prises furent : la *Nelly et Ann*, vendue 79.781 fr. 25 ; le *Tonnanto*,132.081 fr. 85 ; la *Marguerite* (avec le *Grand Duc de Berg*,capitaine Drosier), vendue 219.992 fr. 02, et la *Concordia*, reprise par l'ennemi, mais dont l'équipage de prise parvint à se sauver sur la chaloupe. Les frais de la course excédèrent le bénéfice de 143 fr. 99. Du 12 octobre 1809 au 30 juin 1810, Sauvage commande la 3e course de l'*Alexandrine* (mêmes armateurs) ; il prend la *Jane*, vendue 569.157 fr.15, et le *Maitland*, 1.624.900 fr. 08. A la fin de 1810, il commande la

4e course du même corsaire. En 1811, il commande le *Curieux* (armateurs Castinel et Ducarnoy), de 14 canons, faisant 42 livres de balles, avec 60 à 66 hommes d'équipage, du 24 septembre au 15 décembre, date à laquelle le commandement passe à T.-U. Fourny. En 1812, il commande la *Veilleuse* (armateurs Audibert aîné et Moleux-Crouy), portant 20 hommes d'équipage.

Sauvage (Pierre-Antoine-Joseph). — En l'an IV, il commande l'*Espoir* (armateur Louis Fontaine), et prend un sloop, le *Duc d'York*, chargé de pierres de taille. Du 14 germinal au 25 messidor an V, il commande la *Revanche* (armateur Clarté), et fait deux prises chargées de bois de construction (E. Dutertre, *op. cit.*). Du 25 décembre 1806 au 30 juin 1807, il commande la 1re course du *Père de Famille* (armateur Sannier-Ducrocq), portant 14 canons et 60 hommes d'équipage ; il ne fait qu'une prise, le *Joseph et Mary*, vendu 31.509 fr. 30. Il commande, du 23 décembre 1807 au 20 avril 1808, la 3e course du *Père de Famille* (armateur Sannier-Ducrocq), et prend, le 2 février, la *Tarentula*, vendue 154.452 fr. 61 ; le 19 décembre 1808, avec le même corsaire, armé par Blanquet-Lanchon et Quenouille, il prend le *Phénix*, vendu 8.694 fr. 45 (avec le *Bucaille* et le *Vengeur*, capitaines Bourgain et Routtier).

Sénécal (Pierre-Clément). — Sur le *Figaro* (armateurs Delporte et Dupont), il sort de Boulogne, le 15 mai 1810, et prend la *Lydia*, vendue 137.476 fr.87; l'*Industria*, 30.074 fr. 81; le *Zénon*, 301.433 fr. 03 ; le *Mercurius*, l'*Alonzo*, le *Reuthier*, le *Fire-Sodskende*, le *St-Jorgen*, le *Karin-Margaretta ;* il croise surtout dans les mers du Nord. Le 6 juillet 1811, il est pris par la corvette anglaise le *Plover*.

Séron (Jean-Nicolas). — Du 8 septembre 1810 au 3 janvier 1811, il commande l'*Alexandre* (armateurs Moleux-Crouy et Audibert) portant 16 canons et obusiers, et 60 hommes d'équipage. Il prend le *Robinson Ova*, vendu 211.775 fr. 40, l'*Alardo de Ménèges* (avec le *Roi de Naples*, capitaine Lasalle, et après combat où un marin portugais fut tué), 455.782 fr. 64, et la *Salacia*, 7. 140 fr.

Séron (Baptiste). — En 1811, il prend l'*Union*, vendue 17.355 fr. 70, étant sur l'*Audacieux* (armateur Audibert-Leveux de Calais).

Siabas. — Il commande, en février 1793, la *Liberté*, de 10 tonneaux, armateurs Moleux-Crouy (A.D.).

Soubitez (Jacques-Antoine). — En février 1793, il commande l'*Ami des Loix*, de 8 tonneaux, armateur Jean Griset (A.D.). Il commande la 2e course de la *Joséphine* (armateur Choisnard), et prend : l'*Isabelle*, vendue 67.898 fr. 71, le *Drake*, le *Traveller*, et la *Marie*, pris ensemble et vendus 50.706 fr. 96, la *Fountain*, 39.554 fr. 36, le *Rodney*, 682.147 fr. 90. Il repart sur le *Génie*,

(armateur Foube), portant 16 canons et 60 hommes d'équipage, du 29 août 1811 au 27 avril 1812, et prend : le *Busy*, vendu 6.477 fr. 45 ; la *City of Cork*, 73.434 fr. 05 ; le *John*, 35.026 fr. 83, le *Dart* et le *Harriot*, ensemble 6.835 fr. 50.

Souville (Tom). — C'est le plus célèbre corsaire calaisien. Du 18 octobre 1810 au 8 février 1811, il commande le *Furet* (armateur Griset), et prend la *Chance*, vendue 1.496 fr. 66 ; il repart le 11 février jusqu'au 21 mars, et prend l'*Olympia*, vendue 744 fr. 89. En novembre, il commande le *Renard* (armateur Choisnard), et prend la *Jane*, vendue 4.081 fr. 80.

Tucker (peut-être le même que *Truquet*). — Du 2 novembre 1813 au 3 février 1814, il commande le *Dauphin* (armé à Boulogne par Reisenthel, de Calais) et prend, en compagnie du *Renard*, le *Shannon*, vendu 6.238 fr. 58, et le *Limerick-Packet*, 40. 238 fr. 62.

Thueux (Denis). — En décembre 1791, il sauve avec son équipage celui d'un bâtiment de Niewport : cette ville leur décerne des médailles (*Mon.*, II, n° 170). En 1792, il commande la corvette la *Guillotine*, de 25 tonneaux (armateurs Allard aîné et Combret). Le 25 brumaire an II, se trouvant au Cran-aux-Œufs, il demande 15 à 20 hommes et un bateau pour l'aider avec ses 3 matelots, à sauver un bâtiment hollandais qu'ils venaient de prendre. Un bateau est mis à la mer par Antoine Malfoy, aidé de citoyens et de citoyennes de bonne volonté ; on prend 2 hommes dans chacune des six batteries les plus proches, et à la rame on s'empare du hollandais qui est conduit à Boulogne (A.D. L[r]).

Il eut un peu plus tard l'honneur d'une citation à la Convention (voir plus haut). Le 18 pluviôse an III, il prend la *Jeune Yeltie*. En 1807, il commande le *Renard* (armateur Delaunay), portant 4 obusiers de 8, 2 canons de 8, 4 de 1, et 4 de 1/2, avec 31 hommes d'équipage. Il prend le *Thomas* (avec le *Rôdeur*, capitaine Lefort), vendu 16.008 fr. 30, et le *Dash*, 36. 419 fr. 06.

Trucquet. — Calaisien. Il finit en 1811 la course du *Génie* et prend le *Dart* et le *Harriot*, vendus 6.835 fr. 50. En 1814, il commande le *Lynx* (armateur Foube) et prend l'*Infatigable*, vendu 17. 850 fr.

Trudin (François-Noël.) — En mars 1793, il commande le *Patriote*, de 50 tonneaux, commissionnaire Le Riche (A. D.). Du 21 fructidor an V au 4 brumaire an VI, il commande la course du *Furet de Calais* (armateur Michaud et Grimonpré), de 16 tonneaux portant 2 pierriers, 6 espingoles, 24 fusils, 12 paires de pistolets, 20 sabres et 36 hommes d'équipage. Le 12 vendémiaire, à la pointe des Perrées, il prend la *Rebecca*. Le capitaine de prise oublie de renverser le pavillon anglais, et il est chassé par deux voiles, dont l'une battant pavillon français ; il reçoit un coup de

canon du fort d'Etaples. Une corvette anglaise le canonne au mouillage, et 3 péniches s'en détachent pour s'emparer de la prise ; le corsaire, qui était à terre, se rend à bord de la prise, et les péniches n'osent plus approcher ; la prise est alors échouée. L'équipage retourne sur le corsaire, qui prend le large, et reçoit plusieurs boulets de la corvette.

Le *Furet de Calais* étant prêt à sombrer, son équipage retourne une seconde fois à bord de la prise, et porte une ancre au large pour la renflouer. La corvette anglaise lui tire encore deux coups de canon. A minuit, la prise mouille sous la pointe d'Alpreck, et, le 15, à midi, en vue de Boulogne, tire un coup de pierrier pour appeler des bateaux à son secours. La *Rébecca*, qui portait 2 pierriers, fut vendue 171.415 l. 19 s.3 d. Le produit net de la course fut de 163.711 fr. 23, dont net à l'équipage 44.115 fr. 16, aux intéressés 80.985 fr. 57, et aux Invalides de la marine 7.154 fr. 35.

Trupin. — Il commande en 1793 le *Patriote* (armateur Dallarde). Il a pour second Auguste Becquet.

Wasselin (Pierre-Marie). — Il commande, du 9 septembre 1807 au 5 janvier 1808, la 4e course du *Grand Napoléon* n° 2 (armateur Choisnard) ; il prend la *Navigation* (avec le *Rôdeur*, capitaine Huret), vendue 123.393 fr. 79 ; le *Testimony*, 13.295 fr. 90 ; le *Peggies* (avec le *Rôdeur*), 5.019 fr. ; l'*Harmonie*, 11.353 fr. 91 ; la *Providence*, armée de 2 canons de 3, vendue 6.871 fr. 15 ; l'*Ebeneker*, 30.072 fr. 08 ; l'*Edimbourg*, 440.440 fr. 49, et le *William*, 9.890 fr. 21.

Du 12 janvier au 28 avril 1808, il commande la 5e course du *Grand Napoléon* n° 2 (armateur Choisnard) ; on a acheté 6 canons de 4 au réarmement ; l'équipage comprend 54 hommes. Les prises sont : le *Sénéca*, vendu 20.828 fr. 34 ; la *Jane*, 104.318 fr. 50 : le *Keturah*, 32.869 fr. 66 ; l'*Ellerker*, 111.626 fr. 04 ; le *Hope*, 106.035 fr. 14 ; l'*Octavia*, 286.685 fr. 96. — Du 19 septembre 1808 au 15 février 1809, il commande le *Grand Napoléon* n° 3 (armateur Choisnard, qui l'a acheté 25.000 fr. à Foube de Calais), portant 68 hommes d'équipage. Il prend la *Paix de Malthe* (avec le *Génie*, capitaine Cornu), vendue 310.468 fr. 75 ; les *Quatre Sœurs*, 31.040 fr. 28 ; le *Supply*, 8.473 fr. 13 ; l'*Endeavour*, 90.131 fr. 74 ; la *Betsy*, 23.092 fr. 28 ; la *Providence*, 4.356 fr. 96. Les recettes de la course se montent à 377.660 fr. 22 ; les dépenses à 135.892 fr. 74 ; le bénéfice à 241.767 fr. 48.

Du 6 septembre 1809 au 17 février 1810, Wasselin commande la course de la *Joséphine* ; il prend l'*Anne et Marie*, vendue 61.607 fr. 93 ; le *Young Hendrick*, 135.865 fr. 01 ; la *Bonne Intention* (avec le *Général Caffarelli*), le *Dangbarheidt* (avec le

même), 10.758 fr. 44. Il participe encore à la prise du *Pocachontas*, et reçoit 79.334 fr. 27 pour sa part.

CORSAIRES SANS NOMS DE CAPITAINES

S. D. — Le *Jean-Bart*, l'*Anacréon*, péniches armées par Foube.

An IV. — La *Surveillante*, armateur Louis Fontaine.

Le *Républicain*, armateurs Louis Fontaine et Lamoury.

An VI. — Le *Vengeur*, armateur Barbe.

An VIII. — Le *La Tour d'Auvergne*, armateur Jean Trudin.

An XII. — Le 14 pluviôse, un petit corsaire de Boulogne prend le *William Betford*, de 500 tonneaux, chargé de denrées coloniales, armé de 8 canons, et portant 21 hommes d'équipage qui refusèrent de se battre (*Mon.*, XII, n° 128).

1806. — La *Réciprocité*, prend le 13 avril l'*Anna*, de 150 tonneaux, chargé de sel, et l'*Orfold*, de 250 tonneaux, chargé de denrées coloniales, après un combat où 3 Anglais furent tués et plusieurs blessés (*Mon.*, 1807, n° 106).

Le *Grand Napoléon* prend le *Tanger*, brick de 168 tonneaux, chargé de vins et cotons (*Mon.*, 1806, 304).

1807. — La *Revanche* prend, le 12 avril (avec le *Napoléon*), le *Board* et la *Mary*, et les 7 et 8 mai (avec le *Rôdeur*), l'*Anna*, la *Betzi* (chargée de salaisons d'Irlande pour le service de la Marine) et la *Catherine-Alice* (*Mon.*, 1807, 106 et 134).

Le *Napoléon* prend, les 7 et 8 mai 1807, le *Garland*, chargé de salaisons d'Irlande pour la Marine (*Ibid.*).

1808. — Le *Rôdeur*, prend la *Britannia*, 217 tonneaux, le *Wilhelm*, de 200 tonneaux, la *Flora*, de 130 tonneaux, la *Nancy* de 161 tonneaux, et l'*Industry*, de 130 tonneaux, chargés de denrées coloniales et marchandises diverses (*Mon.*, 1808, 122).

L'*Hébé* prend la *Jane-Marie*, chargée de 340 ballots de lin, et un sloop sur lest (*Ibid.*, 288).

Le *Grand Napoléon*, prend la *Jane* et le *Hope*, chargés de morues sèches, lard, bœuf, suif (*Ibid.*, 122).

L'*Espoir* et le *Sauvage* prennent la *Providence*, chargée de mousselines et de soies (*Ibid.*).

1810. — La *Liberté des Mers*, le 29 novembre, avec ses 40 hommes d'équipage, prend près de la côte d'Angleterre, à l'abordage, le *Friendship*, armé de 10 caronades de 12, portant 12 hommes d'équipage, chargée de bois précieux et d'écaille de tortue. L'ennemi a 2 tués, 1 jeune marin et le capitaine grièvement blessés. Le corsaire, endommagé par la lutte, s'est englouti avec les 9 hommes restés à son bord. Au retour en France, la

prise est combattue par une goëlette anglaise portant 18 caronades de 12 et 64 hommes d'équipage, qui tente trois fois l'abordage, et dont un seul homme réussit à sauter sur la prise, où il est fait prisonnier (*Mon.*, 1810, 342).

Le *Bon Génie*, prend la *Sarah*, de 140 tonneaux, chargée de sucre, houblon, poudre de guerre, etc. (*Ibid.*, 354).

1812. — L'*Audacieux*, armateur Merlin.

L'*Honorine*, armateur Merlin, prend la *Mary* et la *Palmana*.

L'*Aigle*, avec le *Rusé* et un *canot de la douane*, prend le *Polly*.

II

INVENTAIRE DU CORSAIRE « LE DUC DE MAZARIN »

(1760)

Le *vaisseau* de 65 pieds de quille traînant sur terre, 21 p. de baux ou de largeur, 10 p. de profondeur de câble sur quille et sous baux, 72 p. de tête en tête, construit pour la course par le sieur Rivet, et gréé en senaut, lequel vaisseau n'est jamais sorti du port. Son gouvernail et sa barre, sa figure en avant garnie de ses troupes, les armes du Duc de Mazarin à son fronteau, 18 sabors, y compris ceux de chasse et de retraite, garnis de leurs crocqs et ferrures nécessaires, son vibord de 4 p. de hauteur garni en dedans de ses chevilles à œil et taquets nécessaires, son pont garni de ses boucles, avec un coupi de 15 pouces en arrière jusqu'au devant du capot de chambre, trois cages à poule, un habitacle, deux bancs ou coffres en arrière à côté du gouvernail, un cabestan garni de ses barres, deux pompes garnies, deux bittes en avant de son grand mât, et deux autres en arrière de son mât de misaine pour embosser les câbles, trois écubiers garnis de blomps; sa chambre, dans laquelle se trouvent quatre cabannes, 3 bancs ou coffres autour, et une petite armoire en avant, fermant à clef, une espèce de cabanne en arrière, posant sur la voûte, un écoutillon pour descendre à la soute aux poudres, garni d'une plaque de plomb, 4 espèces de soutes au pain sous les 4 cabannes, une soute aux poudres sous la chambre, un guilbadon ou un faux-pont d'environ 10 p. de longueur en avant de la chambre, avec 4 cabannes pour loger les Officiers; un faux écoutillon pour descendre dans la calle au vin, au-dessous dudit faux-pont, un faux-pont en avant jusqu'aux bittes, dans lequel se trouve une cabanne, la cuisine ou cambuse garnie de ses chenets, un faux écoutillon pour descendre dans la fosse au lion au-dessous; la calle garnie dans le fond de parquets en planche de sape du Nord, pour contenir le lest; une archi-pompe, 2 grandes tablettes ou équipets

en avant contre le faux-pont, pour y mettre les provisions du Maître.

Agrès et apparaux. — Son mât de pavillon, son mât de senaut et sa vergue, son grand mât, grand mât d'hûne, grand mât de perroquet, garnis de leurs aubans et vergues, son mât de misaine, petit mât d'hûne, et mât de petit perroquet, garnis de leurs aubans et vergues; des hûnes en calboutis et leurs choquets; son beaupré garni de son choquet et son bout'hors; sa vergue de civadière et celle de double civadière; 10 bout'hors d'étuinne, un mât d'hûne, une vergue d'hûne, et un bout'hors de beaupré de rechange; 2 gallobans et 2 faux gallobans à chaque mât d'hûne, 4 palans de soupente; les étais et toutes les manœuvres courantes et dormantes, nécessaires au grément; plusieurs poulies estropées tenant aux brissets et galoches, ou poulies en plein bord pour les écoutes.

Voiles. — Une grande voile, une voile de misaine, une voile de senaut (toile de Russie, neuves), un petit hunier de rechange, une misaine de rechange, un focque de beaupré (au 1/4 usé), une double civadière, 7 étuines (toiles de Flandres, neuves), un grand hunier, un petit hunier, une voile de civadière (toile de Poulhan, neuves), un focque de bout'hors, 3 voiles d'étay, 2 perroquets (toile de Flandres, neuves), 6 pavois, 3 prélarts, 2 brays pour les mâts.

Un grand pavillon, un petit pavillon, un pavillon de signal, une flamme françoise, un flamme angloise.

Ancres. — La maîtresse ancre pesant environ 1150 livres, la seconde environ 800 livres, la troisième environ 600 livres, une ancre de toye, avec son jat de fer, environ 220 livres.

Câbles et cordages. — Le maître-câble de 14 pouces environ, neuf, 120 brasses. Le deuxième câble de 7 pouces environ, 90 brasses, au 1/3 usé. Le troisième câble de 8 pouces environ, neuf, 120 brasses. Un grelin de 4 pouces 1/2 environ, 90 brasses, neuf. Plusieurs bouts de câble et de grelin pour amarrer de terre. 5 pièces de cordage norois ou morfondus de différentes grosseurs et longueurs, 4 pièces id. neuves, 15 bouts de cordage neuf, 2 rides de chaloupe, 2 estropes de cordage, 2 élingues, 3 fouets, 6 estropes à fouet, 6 paquets de garcette de rechange pour les grandes voiles, 6 paquets dito, pour les hûniers 12 garcettes ferloires de rechange, 2 paquets de garcette pour tournevire, 6 pelotes de bitore, 9 pelottes de merlin et usin, une pièce de auban de rechange, une ligne de sonde, 30 bosses de combat, et 6 dito de pont, 6 badernes, 1 ret pour provisions, 3 tailles et un palan de rechange, 1 coffre contenant les outils et les ustensiles de charpentier et calfat.

Articles divers de rechange et provisions. — 2 capons,

2 caponières, 12 poulies ferrées, 12 id. à queue, 14 petites poulies à crocqs, 37 poulies non garnies, 19 caps de mouton, 59 crocqs garnis de leurs canches, 50 canches. — Fers de brigade : 8 chevilles à boucles pour les aubans, 8 chènes d'auban, 12 games d'hûnes, 6 crocqs et émerillons, 2 blins, 6 feaux au godron, 2 id. à l'eau, 4 brinquebales, 2 blots de chaloupe, 2 vieilles haches, 10 sacs de cloux de différentes grosseurs, 2 pelles ferrées, 8 chevilles de pompe, 2 sondes de pompe, 6 épiceoirs de fer, 1 pigon, 23 tinettes au beur, 2 tire-fonds, 20 bidons, 40 gamelles cerclées, 2 entonnoirs garnis de leurs buirs. — 32 grosses barriques vides, 2 matelats de laine, matelats de bourre endommagés, couvertures de bourre, 2 sacs de bourre, 7 sabliers, 2 compas de cuivre, 1 tambour et ses baguettes, 1 grande chaudière de cuivre rouge, 1 casserole id., 1 fourche de fer pour la viande, 1 gril, 1 pelle à feu, 1 paire de pince à feu, 2 broches, 6 verchons, 1 théyère d'étain, 24 avirons de bord, 3 grapins d'abordage, 2 jumelles et bois de rechange, une chaloupe, plusieurs bandes et vieux linge pour le coffre de chirurgie, environ millier de lest.

Artillerie. — 12 canons de 4 livres de bale et 2 dito de 6 livres avec leurs affûts, 4 cuillers pour les canons, escovillons et refouloirs, 14 platines de plomb, 8 pinces de fer, 20 anspects, 9 tire-bourres, 46 éplinguettes, 28 palans pour les canons, 15 coussins, 20 coins de myrrhe, 11 essieux et 30 rouets d'affûts de rechange.

Cornes d'amorce ou poulevrins. — 18 garde-feux, 200 paquets ou environ de mitraille pour les canons, 12 heuses à canons, 2 barils à grenade, 20 haches d'armes, 20 paires de menottes avec leurs cadenats, 2 barres de fer à pied, 800 boulets ronds de 4 livres, 350 id. ramés, 70 fusils, 70 pistolets, dont 12 de poche, 70 gargoussiers, 70 sabres, 3 coffres aux armes avec leurs cadenats, 66 fusées à grenades, 16 grapes de raisin pour les canons de 6 livres, 100 dito pour les canons de 4 livres, 40 boîtes de bales enchaînées pour lesdits canons, 8 id. pour les canons de 6 livres, 200 livres environ de bale à fusils et pistolets, 6 baguettes de fer avec tire-bourres et racloirs, 8 tournevices, 8 éplinguettes à fusil, un étau, 6 fagots souffrés, 2 paquets de valet pour les canons, 2 barils à bourres, 3 boîtes pleines de gargousses pour fusils, non pleines ; une partie de gargousses de papier pour les canons, 1440 livres de poudre en 29 barils, dont un ouvert (1).

(1) A. D. Saisies et ventes, cart. 1759-81.

TABLE DES MATIÈRES

—

Avant-propos 7

I. — De la piraterie a la course.

La guerre de course. — La lettre de marque. — Les premiers pirates boulonnais : Carausius, Guinimer, Eustache le Moine. — Les premiers corsaires : Jean Marant. — La réglementation de la course sous Richelieu et Colbert. — Les armements au XVIIIe siècle. — Thurot et l'expédition de Carrickfergus. — Les mémoires de Louis Poure 11

II. — Armements et bénéfices des corsaires.

Interview du capitaine Hénin. — Suite de la réglementation de la guerre de course. — Les armes des corsaires. — La trousse du chirurgien et la pharmacie du bord. — La valeur des prises. — La liquidation des courses. 64

III. — La tactique et les équipages des corsaires.

Le départ. — L'attaque. — Vidocq raconte ses exploits comme corsaire. — Composition des équipages. — Déserteurs et prisonniers. — Quelques hauts faits caractéristiques : Duchenne, Lantonne, Thueux, Cornu, Beauvois, Audibert, Cary 92

IV. — Jacques Broquant.

Ses mémoires. — Son enfance. — Premières croisières. —

Péripéties de la course. — Entrevue avec Napoléon Ier. — Broquant pris par les Anglais. — Les pontons. — Loges maçonniques parmi les prisonniers. — Tentatives d'évasion. — Retour en France. — Ses dernières années. 129

V. — Charles Dunand.

Ses débuts comme chirurgien. — Engagement dans la Marine. — Croisières en course. — Combats. — La Campagne de Russie. — Dunand est reçu docteur en médecine. — Retour définitif à Boulogne-sur-Mer..... 163

VI. — Les Fourmentin.

Une famille de corsaires : les quatre frères Fourmentin. — Le Baron Bucaille. — Ses *Notes*. — Ses débuts dans la Marine de Guerre. — Premières croisières en course. — Prise de la canonnière le *Growler*. — Succès divers. — Missions du gouvernement : surveillance d'un nid de contrebandiers, le port de Flessingue. — Mort de Denis Fourmentin. — La Flottille : le rôle de Bucaille ; échec des attaques de lord Nelson. — Croisière sur la mer du Nord. — La distribution des croix de la Légion d'honneur. — Mission du Maréchal Soult. — Matchs et duels. — Série de combats. — Entrevue avec Napoléon : questionnaire de l'Empereur. — Dernière croisière sur l'*Etoile*..... 176

Annexes :

I. — Le Livre d'Or des corsaires boulonnais..... 323
II. — Inventaire du corsaire le *Duc de Mazarin* (1760).. 380

Poitiers. — Imp. du Mercure de France (Blais et Roy), 7, rue Victor-Hugo, 7.

EXTRAIT DU CATALOGUE

DES ÉDITIONS DV MERCVRE DE FRANCE

Histoire — Critique — Littérature

rtense-Allart de Méritens
tres inédites à Sainte-
euve (in-8)..... 3.50

Pierre D'Alheim
ussorgski..... 3.50
e les pointes (mœurs
usses)..... 3.50

J. Barbey d'Aurevilly
sprit de J. Barbey d'Au-
evilly..... 3.50
tres à Léon Bloy..... 3.50
tres à une Amie..... 3.50

J.-M. Barrie
rgaret Ogilvy..... 3.50

Charles Baudelaire
ttres, 1841-1866..... 3.50
uvres posthumes (in-18). 7.50
uvres posthumes (in-18). 3.50

Léon Bazalgette
alt Whitman. L'Homme
et son œuvre..... 7.50

André Beaunier
a Poésie nouvelle..... 3.50

Dimitri de Benckendorff
a Favorite d'un Tzar..... 3.50

Paterne Berrichon
a Vie de Jean-Arthur Rim-
baud..... 3.50

Ad. Van Bever et Paul Léautaud
oètes d'aujourd'hui. 1880-
1900. *Morceaux choisis.* 3.50

d. Van Bever et Ed. Sansot-Orland
Œuvres galantes des Con-
teurs italiens..... 3.50
Œuvres galantes des Con-
teurs italiens, IIe série... 3.50

Léon Bloy
a Chevalière de la Mort... 2 »
es Dernières Colonnes de
l'Église..... 3.50
Exégèse des Lieux Communs 3.50
e Fils de Louis XVI..... 3.50
e Mendiant ingrat..... 5 »
Mon Journal (pour faire suite
au *Mendiant Ingrat*)... 3.50
Pages choisies..... 3.50
Quatre Ans de Captivité à
Cochons-sur-Marne..... 3.50

Léon Bocquet
Albert Samain..... 3.50

Gaston Capon
Les Vestris..... 3.50

Thomas Carlyle
Lettres de Thomas Carlyle à
sa mère..... 3.50

Eugène Carrière
Ecrits et Lettres choisies.. 3.50

Fernand Caussy
Laclos..... 3.50

Chamfort
Les plus belles pages de
Chamfort..... 3.50

Paul Claudel
Connaissance de l'Est..... 3.50
Art poétique..... 3.50

J.-A. Coulangheon
Lettres à deux femmes.... 3.50

Cyrano de Bergerac
Les plus belles pages de
Cyrano de Bergerac..... 3.50

Jules Delassus
Les Incubes et les Succubes 1 »

Eugène Demolder
L'Espagne en auto..... 3.50

Henry Detouche
De Montmartre à Montser-
rat (*illustré*)..... 3.50

Dostoievski
Correspondance et Voyage
à l'étranger..... 7.50

Edouard Dujardin
La Source du Fleuve chré-
tien..... 3.50

Georges Duviquet
Héliogabale..... 3.50

Edmond Fazy et Abdul Halim Memdouh
Anthologie de l'amour turc 3.50

André Fontainas
Histoire de la Peinture fran-
çaise au XIXe siècle..... 3.50

André Gide
Prétextes. *Réflexions sur
quelques points de Lit-
térature et de Morale*... 3.50

A. Gilbert de Voisins
Sentiments..... 3.50

Comte de Gobineau
Pages choisies..... 3.50

Jean de Gourmont
Henri de Régnier et son
œuvre..... 0.75

Remy de Gourmont
Le Chemin de Velours. *Nou-
velles Dissocations d'i-
dées*..... 3.50
La Culture des Idées..... 3.50
Dante, Béatrice et la Poésie
amoureuse..... 0.75
Dialogues des Amateurs
(Epilogues, IVe série).... 3.50
Epilogues. *Réflexions sur
la vie* (1895-1898)..... 3.50
Epilogues. *Réflexions sur
la vie* (1899-1901)..... 3.50
Epilogues. *Réflexions sur
la vie* (1902-1904)..... 3.50
Esthétique de la langue fran-
çaise..... 3.50
Le Livre des Masques, *Por-
traits symbolistes*..... 3.50
Le IIe Livre des Masques.. 3.50
Le Problème du Style..... 3.50
Promenades littéraires (I).. 3.50
Promenades littéraires (II).. 3.50

Ch.-M. des Granges
La Presse littéraire sous la
Restauration..... 7.50

Henri Heine
Les plus belles pages de
Henri Heine..... 3.50

A.-Ferdinand Herold
Le Livre de la Naissance, de
la Vie et de la Mort de la
Bienheureuse Vierge Ma-
rie..... 6 »

Robert d'Humières
L'Ile et l'Empire de Grande-
Bretagne..... 3.50

Virgile Josz
Fragonard, *Mœurs du
XVIIIe siècle*..... 3.50
Watteau, *Mœurs du XVIIIe
siècle*..... 3.50

Rudyard Kipling
Lettres du Japon..... 3.50

Laclos
Lettres inédites..... 3.50

Jules Laforgue
Mélanges posthumes. Por-
trait de l'auteur par Théo
van Rysselberghe..... 3.50

Pierre Lasserre
Le Romantisme français (in-8) 7.50
Le Romantisme français
(in-18)..... 3.50

Marius-Ary Leblond
Leconte de Lisle..... 3.50

G. le Cardonnel et Ch. Vellay
La Littérature contempo-
raine (1905)..... 3.50

Edmond Lepelletier
Paul Verlaine, sa Vie, son
Œuvre..... 3.50

Loyson-Bridet
Mœurs des Diurnales. *Trai-
té de Journalisme*..... 3.50

Émile Magne
Madame de la Suze..... 3.50
Madame de Villedieu..... 3.50
Scarron et son milieu..... 3.50

René Martineau
Tristan Corbière..... 3 »

Ferdinand de Martino
Anthologie de l'amour arabe. 3.50

Camille Mauclair
Jules Laforgue..... 2.50

Henri Mazel
Ce qu'il faut lire dans sa vie. 3.50

Édouard Maynial
La Vie et l'Œuvre de Guy de Maupassant..... 3.50

George Meredith
Essai sur la Comédie..... 2 »

Adrien Mithouard
Le Tourment de l'Unité.... 3.50

Albert Mockel
Un Héros : Stéphane Mallarmé..... 1 »
Emile Verhaeren..... 2 »
Propos de Littérature..... 3 »

Charles Morice
Eugène Carrière..... 3.50

Jacques Morland
Enquête sur l'Influence allemande..... 3.50

Alfred de Musset
Correspondance..... 3.50
Les plus belles pages d'Alfred de Musset..... 3.50

Gérard de Nerval
Les plus belles pages de Gérard de Nerval..... 3.50

Péladan
Réfutation esthétique de Taine..... 1 »

Edmond Pilon
Muses et Bourgeoises de jadis..... 3.50

Camille Piton
Paris sous Louis XV..... 3.50
Paris sous Louis XV (II)... 3.50

Henri de Régnier
Figures et Caractères..... 3.50
Sujets et Paysages..... 3.50

Rétif de la Bretonne
Les plus belles pages de Rétif de la Bretonne..... 3.50

Arthur Rimbaud
Lettres de Jean-Arthur Rimbaud..... 3.50

William Ritter
Etudes d'Art étranger..... 3.50

Rivarol
Les plus belles pages de Rivarol..... 3.50

John Ruskin
La Bible d'Amiens..... 3.50
Sésame et les Lys..... 3.50

Jules Sageret
Les Grands Convertis..... 3.50

Saint-Amant
Les plus belles pages de Saint-Amant..... 3 »

Sainte-Beuve
Lettres inédites à M. et Mme Juste Olivier..... 3.50

Marcel Schwob
Spicilège..... 3.50

Léon Séché
Alfred de Musset. I. L'Homme et l'Œuvre, les Camarades ; II. Les Femmes. 2 vol..... 7 »
Hortense Allart de Méritens (in-8)..... 3.50
Lamartine (1816-1830)..... 3.50
Sainte-Beuve. I. Son Esprit, ses Idées ; II. Ses Mœurs. 2. vol..... 7 »

Alphonse Séché et Jules Bertaut
L'Évolution du Théâtre contemporain..... 3.50

Robert de Souza
La Poésie populaire et le Lyrisme sentimental..... 3.5

Stendhal
Les plus belles pages de Stendhal..... 3.5

Casimir Stryienski
Soirées du Stendhal-Club.. 3.5

Casimir Stryienski et Paul Arbelet
Soirées du Stendhal-Club (2e série)..... 3.5

Tallemant des Réaux
Les plus belles pages de Tallemant des Réaux..... 3.5

Archag Tchobanian
Les Trouvères arméniens.. 3.5

Tei-San
Notes sur l'Art japonais : La Peinture et la Gravure... 3.5
Notes sur l'Art japonais : La Sculpture et la Ciselure.. 3.5

Adolphe Thalasso
Anthologie de l'Amour asiatique..... 3.5

Théophile
Les plus belles pages de Théophile..... 3

Tolstoï
Vie et Œuvre, Mémoires, 2 vol..... 7

E. Vigié-Lecocq
La Poésie contemporaine, 1884-1896..... 3.5

Léonard de Vinci
Textes choisis..... 3.5

Oscar Wilde
De Profundis, précédé de Lettres écrites de la prison et suivi de la Ballade de la Geôle de Reading..... 3.5

Collection de Romans

Claire Albane
L'Amour tout simple..... 3.50

Anonyme
Lettres d'amour d'une Anglaise..... 3.50

Aurel
Les Jeux de la Flamme.... 3.50

Marcel Batilliat
La Beauté..... 3.50
Chair mystique..... 3.50
La Joie..... 3.50
La Vendée-aux-Genêts..... 3.50
Versailles-aux-Fantômes... 3.50

Maurice Beaubourg
Dieu, ou pas Dieu..... 3.50
La rue Amoureuse..... 3.50

Aloysius Bertrand
Gaspard de la Nuit..... 3.50

Léon Bloy
La Femme pauvre..... 3.50

Judith Cladel
Confessions d'une Amante. 3.50

Mrs W.-K. Clifford
Lettres d'amour d'une Femme du monde..... 3.50

J.-A. Coulangheon
Le Béguin de Gô..... 3.50
L'Inversion sentimentale... 3.50
Les Jeux de la Préfecture.. 3.50

Gaston Danville
L'Amour Magicien..... 3.50
Contes d'Au-delà..... 6 »
Le Parfum de volupté..... 3.50
Les Reflets du Miroir..... 3.50

Jacques Daurelle
La Troisième Héloïse.... 3.50

Albert Delacour
L'Evangile de Jacques Clément..... 3.50
Le Pape rouge..... 3.50
Le Roy..... 3.50

Louis Delattre
La Loi de Péché..... 3.50

Grazia Deledda
Les Tentations..... 3.50

Eugène Demolder
L'Arche de M. Cheunus... 2
Le Jardinier de la Pompadour..... 3.50
Les Patins de la Reine de Hollande..... 3.50
La Route d'Emeraude..... 3.50

Charles Derennes
L'Amour fessé..... 3.50
Le Peuple du Pôle..... 3.50

Dostoievski
Carnet d'un Inconnu..... 3.50
Le Double..... 3.50

Édouard Ducoté
Aventures..... 3.50

Édouard Dujardin
L'Initiation au Péché et à l'Amour..... 3.50

Lauriers sont coupés... 3.50

Louis Dumur

Coco de génie..... 3.50
line ou la liberté de amour..... 3.50

Georges Eekhoud

ıtre Vue..... 3.50
.vele patibulaire..... 3.50
al-Vigor..... 3.50
Faneuse d'amour..... 3.50
Communions..... 3.50

Albert Erlande

e Personne..... 3.50
Paradis des Vierges sa-es..... 3.50

Laurent Evrard

Danger..... 3.50

Gabriel Faure

dernière Journée de Sapphô..... 3.50

André Fontainas

ndécis..... 3.50
ernement de la Solitude. 2 »

André Gide

mmoraliste..... 3.50
Nourritures Terrestres. 3.50
Prométhée mal enchaîné 2 »
Voyage d'Urien, suivi le Paludes..... 3.50

A. Gilbert de Voisins

Petite Angoisse..... 3.50

Ginko et Biloba

Voluptueux Voyage ou es Pèlerines de Venise. 3.50

Maxime Gorki

ngoisse..... 3.50
Annonciateur de la Tem-pête..... 3.50
s Déchus..... 3.50
s Vagabonds..... 3.50
renka Olessova..... 3.50

Remy de Gourmont

s Chevaux de Diomède.. 3.50
Cœur virginal..... 3.50
e Nuit au Luxembourg.. 3.50
un Pays lointain..... 3.50
Pèlerin du Silence..... 3.50
Songe d'une femme.... 3.50

Thomas Hardy

rbara..... 3.50

Frank Harris

ontès le Matador..... 3.50

A.-Ferdinand Heroid

Abbaye de Sainte-Aphro-dise..... 2 »
s Contes du Vampire.... 3.50

Maurice Hewlett

mours charmantes et cru-elles..... 3.50

Charles-Henry Hirsch

a Possession..... 3.50
a Vierge aux tulipes..... 3.50

Edmond Jaloux

L'Agonie de l'Amour..... 3.50
L'Ecole des Mariages..... 3.50
Le Jeune Homme au Masque 3.50
Les Sangsues..... 3.50

Francis Jammes

Almaïde d'Etremont..... 2 »
Pensée des Jardins..... 2 »
Pomme d'Anis..... 2 »
Le Roman du Lièvre..... 3.50

Alfred Jarry

Les Jours et les Nuits..... 3.50

Albert Juhellé

La Crise virile..... 3.50

Gustave Kahn

Le Conte de l'Or et du Silence..... 3.50

Rudyard Kipling

Les Bâtisseurs de Ponts... 3.50
L'Histoire des Gadsby..... 3.50
L'Homme qui voulut être roi 3.50
Kim..... 3.50
Le Livre de la Jungle..... 3.50
Le Second Livre de la Jungle..... 3.50
La plus belle Histoire du monde..... 3.50
Le Retour d'Imray..... 3.50
Stalky et Cie..... 3.50
Sur le Mur de la Ville..... 3.50

Hubert Krains

Amours rustiques..... 3.50
Le Pain noir..... 3.50

Marie Krysinska

La Force du Désir..... 3.50

Laclos

Les Liaisons dangereuses (édition collationnée sur le manuscrit)..... 3.50

A. Lacoin de Villemorin et Dr Khalil-Khan

Le Jardin des Délices..... 3.50

Jules Laforgue

Moralités légendaires, suivies des *Deux Pigeons*. 3.50

Paul Léautaud

Le Petit Ami..... 3.50

Camille Lemonnier

La Petite Femme de la Mer 3.50

Jean Lorrain

Contes pour lire à la chandelle..... 2 »

Henri Malo

Ces Messieurs du Cabinet.. 3.50
Les Dauphins du jour..... 3.50

Raymond Marival

Chair d'Ambre..... 3.50
Le Çof, *Mœurs kabyles*... 3.50

Max-Anély

Les Immémoriaux..... 3.50

Charles Merki

Margot d'Eté..... 3.50

Albert Mockel

Contes pour les Enfants d'hier..... 3.50

Eugène Morel

Les Boers..... 2 »

Jean Moréas

Contes de la Vieille France. 3.50

Alain Morsang et Jean Tesliere

La Mouette..... 3.50

Marie et Jacques Nervat

Celina Landrot..... 3.50

Novalis

Henri d'Ofterdingen..... 3.50

Walter Pater

Portraits Imaginaires..... 3.50

Péladan

La Licorne..... 3.50
Modestie et Vanité..... 3.50
Le Nimbe noir..... 3.50
Pérégrine et Pérégrin..... 3.50

Pierre de Querlon

La Boule de Vermeil..... 3.50
Céline, fille des champs.... 3.50
Les Joues d'Hélène..... 3.50
La Liaison fâcheuse..... 3.50
La Maison de la Petite Livia 3.50

Pierre de Querlon et Charles Verrier

Les Amours de Leucippe et de Clitophon..... 3.50

Pierre Quillard

Les Mimes d'Hérondas..... 2 »

Thomas de Quincey

De l'Assassinat considéré comme un des Beaux-Arts 3.50

Rachilde

Contes et Nouvelles..... 3.50
Le Dessous..... 3.50
L'Heure sexuelle..... 3.50
Les Hors nature..... 3.50
L'Imitation de la Mort..... 3.50
La Jongleuse..... 3.50
Le Meneur de Louves..... 3.50
La Sanglante Ironie..... 3.50
La Tour d'Amour..... 3.50

Hugues Rebell

Le Diable est à table..... 3.50

Henri de Régnier

Les Amants Singuliers.... 3.50
Le Bon Plaisir..... 3.50
La Canne de Jaspe..... 3.50
La Double Maîtresse..... 3.50
Le Mariage de Minuit..... 3.50
Le Passé vivant..... 3.50
La Peur de l'Amour..... 3.50
Les Rencontres de M. de Bréot..... 3.50
Les Vacances d'un Jeune Homme sage..... 3.50

Jules Renard

Le Vigneron dans sa Vigne. 3.50

Maurice Renard

Le Docteur Lerne, sous-dieu 3.50

William Ritter
Fillette slovaque..... 3.50
Leurs Lys et leurs Roses .. 3.50
La Passante des Quatre Saisons..... 3.50

Lucien Rolmer
Madame Fornoul et ses Héritiers..... 2 »

Jean Rodes
Adolescents..... 3.50

J.-H. Rosny
Les Xipéhuz..... 2 »

Eugène Rouart
La Villa sans Maître..... 3.50

Saint-Pol-Roux
De la Colombe au Corbeau par le Paon..... 3.50
Les Féeries intérieures..... 3.50
La Rose et les Epines du Chemin..... 3.50

Albert Samain
Contes..... 3.50

Robert Scheffer
Les Frissonnantes..... 3.50
Les Loisirs de Berthe Livoire 3.50
Le Péché mutuel..... 3.50

Marcel Schwob
La Lampe de Psyché..... 3.50

R.-L. Stevenson
La Flèche noire..... 3.50

Ivan Strannik
L'Appel de l'Eau..... 3.50

Auguste Strindberg
Axel Borg..... 3.50
Inferno..... 3.50

Jean de Tinan
Aimienne ou le Détournement de mineure..... 3.50
L'Exemple de Ninon de Lenclos amoureuse..... 3.50
Penses-tu réussir?..... 3.50

P.-J. Toulet
Mon amie Nane..... 3.50
Les Tendres Ménages..... 3 50

Mark Twain
Contes choisis..... 3.50
Exploits de Tom Sawyer detective et autres nouvelles..... 3.50
Un Pari de Milliardaires... 3.50
Plus fort que Sherlock Holmès..... 3.50
Le Prétendant américain... 3.

Eugène Vernon
Gisèle Chevreuse..... 3.

Jean Viollis
Petit Cœur..... 2

H.-G. Wells
L'Amour et M. Lewisham.. 3.
La Burlesque Equipée du Cycliste..... 3.
La Guerre des Mondes..... 3.
Une Histoire des Temps à venir..... 3.
L'Ile du Docteur Moreau.. 3.
La Machine à explorer le Temps..... 3.
La Merveilleuse Visite..... 3.
Miss Waters..... 3.
Les Pirates de la Mer..... 3.
Place aux Géants..... 3.
Les Premiers Hommes dans la Lune..... 3.
Quand le dormeur s'éveillera 3.

Willy
Claudine en ménage..... 3.

Colette Willy
La Retraite sentimentale... 3.
Sept Dialogues de Bêtes... 3.

Poésie

Léon Bocquet
Les Cygnes noirs..... 3.50

Marie Dauguet
Par l'Amour..... 3.50

Émile Despax
La Maison des Glycines... 3 50

Edouard Ducoté
La Prairie en fleurs..... 3 50

Max Elskamp
La Louange de la Vie..... 3.50

André Fontainas.
Crépuscules..... 3.50
La Nef désemparée..... 3.50

Paul Fort
L'Amour marin..... 3.50
Ballades Françaises..... 3.50
Coxcomb, ou l'homme tout nu tombé du Paradis.... 3.50
Les Hymnes de feu, précédés de Lucienne..... 3.50
Idylles antiques..... 3.50
Montagne..... 3.50
Paris Sentimental ou le Roman de nos vingt ans. 3.50
Le Roman de Louis XI.... 3.50

Paul Gérardy
Roseaux..... 3.50

Louis Payen
Les Voiles blanches..... 3.50

Maurice Pottecher
Le Chemin du Repos..... 3 »

Henri Ghéon
La Solitude de l'Été..... 3.50

Charles Guérin
Le Cœur solitaire..... 3.50
L'Homme intérieur..... 3.50
Le Semeur de Cendres.... 3.50

A.-Ferdinand Herold
Au hasard des chemins..... 2 »
Images tendres et merveilleuses..... 3.50

Robert d'Humières
Du Désir aux Destinées.... 3.50

Henrik Ibsen
Poésies..... 3.50

Francis Jammes
De l'Angelus de l'Aube à l'Angelus du Soir..... 3.50
Clairières dans le Ciel..... 3.50
Le Deuil des Primevères.. 3.50
Le Triomphe de la Vie..... 3 50

Gustave Kahn
Le Livre d'Images..... 3.50
Premiers Poèmes..... 3.50

Klingsor
Schéhérazade..... 3.50
Le Valet de cœur..... 3.50

Marc Lafargue
L'Age d'Or..... 3.50

Jules Laforgue
Poésies complètes..... 3.50

Léo Larguier
Jacques..... 3.50

Louis le Cardonnel
Poèmes..... 3.

Sébastien Charles Leconte
Le Sang de Méduse..... 3.
La Tentation de l'Homme.. 3.

Charles Van Lerberghe
La Chanson d'Ève..... 3.
Entrevisions..... 3.

Grégoire le Roy
La Chanson du Pauvre... 3.

Stuart Merrill
Poèmes, 1887-1897..... 3.
Les Quatre Saisons..... 3.

Victor-Emile Michelet
L'Espoir merveilleux..... 3.

Albert Mockel
Clartés..... 3

Jean Moréas
Poèmes et Sylves..... 3.
Premières Poésies..... 3.
Les Stances..... 3.

Gabriel Mourey
Le Miroir..... 3.

Marie et Jacques Nervat
Les Rêves unis..... 3.

François Porché
A chaque jour..... 3.

Pierre Quillard
La Lyre héroïque et dolente. 3.

Ernest Raynaud
La Couronne des Jours.... 3.

Hugues Rebell

s de la Pluie et du leil..... 3.50

Henri de Régnier

té des Eaux 3.50
eux rustiques et divins. 3.50
Médailles d'Argile..... 3.50
es, 1887-1892..... 3.50
niers Poèmes..... 3.50
Sandale ailée..... 3.50

Lionel des Rieux

hœur des Muses..... 3.50

Arthur Rimbaud

vres de Jean-Arthur imbaud..... 3.50

P.-N. Roinard

Mort du Rêve..... 3.50

Ronsard

Livret de Folastries.... 3.50

Sainte-Beuve

Livre d'Amour..... 3.50

Albert Samain

Le Chariot d'Or..... 3.50
Aux Flancs du Vase, suivi de Polyphème et de Poèmes inachevés..... 3.50
Au Jardin de l'Infante..... 3.50

Fernand Séverin

Poèmes..... 3.50

Emmanuel Signoret

Poésies complètes..... 3.50

Paul Souchon

La Beauté de Paris..... 3.50

André Spire

Versets..... 3.50

Laurent Tailhade

Poèmes aristophanesques.. 3.50
Poèmes élégiaques..... 3.50

Archag Tchobanian

Poèmes..... 3.50

R.-H. de Vandelbourg

La Chaîne des Heures..... 3.50

Emile Verhaeren

Les Forces tumultueuses... 3.50
La Multiple Splendeur..... 3.50
Poèmes..... 3.50
Poèmes, nouvelle série.... 3.50
Poèmes, IIIe série..... 3.50
Les Villes Tentaculaires, précédées des Campagnes Hallucinées..... 3.50
Les visages de la Vie.... 3.50

Francis Vielé-Griffin

Clarté de Vie..... 3.50
La Légende ailée de Wieland le Forgeron..... 3.50
Phocas le Jardinier..... 3.50
Plus loin..... 3.50
Poèmes et Poésies..... 3.50

Gabriel Volland

Le Parc enchanté..... 3.50

Théâtre

Henry Bataille

n sang, précédé de la Lépreuse..... 3.50

Paul Claudel

Arbre..... 3.50

Marcel Collière

s Syracusaines..... 1 »

Édouard Dujardin

tonia..... 3.50

André Gide

ül. Le Roi Candaule..... 3.50

Maxime Gorki

ans les Bas-Fonds..... 3.50
s Petits Bourgeois..... 3.50

Remy de Gourmont

lith, suivi de Théodat.... 3.50

Gerhart Hauptmann

a Cloche engloutie..... 3.50

A.-Ferdinand Herold

'Anneau de Çakuntalâ.... 3.50
es Hérétiques..... 1 »
Avitri..... 1 »
Une jeune femme bien gardée 1 »

Virgile Josz et Louis Dumur

Rembrandt..... 3.50

Jean Lorrain et A.-Ferdinand Herold

Prométhée..... 1 »

Charles Van Lerberghe

Les Flaireurs..... 1 »
Pan..... 3.50

Emerich Madach

La Tragédie de l'Homme... 3.50

F.-T. Marinetti

Le Roi Bombance..... 3.50

Jean Moreas

Iphigénie, tragédie en 5 actes..... 3.50

Péladan

Œdipe et le Sphinx..... 1 »
Sémiramis..... 1 »

René Peter

La Tragédie de la Mort.... 3.50

Georges Polti

Les Cuirs de Bœuf..... 3.50

Rachilde

Théâtre..... 3.50

Paul Ranson

L'Abbé Prout, *Guignol pour les vieux enfants.* Préface de Georges Ancey. Illustrations de Paul Ranson..... 3.50

Henri de Régnier

Les Scrupules de Sganarelle 3.50

Albert Samain

Polyphème, 2 actes..... 1 »

Saint-Pol-Roux

La Dame à la faulx..... 3.50

Paul Souchon

Le Dieu nouveau, tragédie en 3 actes..... 1 »
Phyllis, tragédie en 5 actes 2 »

Émile Verhaeren

Philippe II..... 3.50

Philosophie — Science — Sociologie

Edmond Barthélemy

Thomas Carlyle..... 3.50

H.-B. Brewster

L'Ame païenne..... 3.50

Thomas Carlyle

Essais choisis de Critique et de Morale..... 3.50
Pamphlets du Dernier Jour. 3.50
Sartor Resartus..... 3.50

Frédéric Charpin

La Question religieuse..... 3.50

J.-A. Dulaure

Des Divinités génératrices (*Le Culte du Phallus*). 3.50

Jules de Gaultier

Le Bovarysme..... 3.50
La Dépendance de la Morale et l'Indépendance des Mœurs..... 3.50
La Fiction universelle..... 3.50
De Kant à Nietzsche..... 3.50

Nietzsche et la Réforme philosophique..... 3.50
Les Raisons de l'Idéalisme. 3.50

Remy de Gourmont

Physique de l'amour. *Essai sur l'instinct sexuel*.... 3.50
Promenades Philosophiques. 3.50
Promenades Philosophiques (II)..... 3.50

Pierre Lasserre

Les Idées de Nietzsche sur la Musique..... 3.50
La Morale de Nietzsche.... 3.50

Dr Gustave Le Bon

La Naissance et l'Evanouissement de la Matière.... 0.75

Maurice Maeterlinck

Le Trésor des Humbles.... 3.50

D. Mérejkowsky

Le Tsar et la Révolution... 3.50

Multatuli

Pages choisies..... 3.50

Frédéric Nietzsche

Ainsi parlait Zarathoustra.. 3.50
Aurore..... 3.50
Considérations inactuelles.. 3.50
Le Crépuscule des Idoles, le Cas Wagner, Nietzsche contre Wagner, l'Antéchrist..... 3.50
Le Gai savoir..... 3.50
La Généalogie de la Morale. 3.50
Humain, trop Humain (1re partie)..... 3.50
L'Origine de la Tragédie... 3.50
Pages choisies..... 3.50
Par delà le bien et le mal.. 3.50
La Volonté de Puissance, 2 volumes..... 7 »
Le Voyageur et son Ombre (*Humain, trop Humain*, 2e partie)..... 3.

Péladan

Supplique à S. S. le Pape Pie X pour la réforme des canons en matière de divorce..... 1

Marcel Réja

L'Art chez les fous..... 3

Carl Siger

Essai sur la Colonisation... 3.

Léon Tolstoï

Dernières Paroles... ..... 3.

H.-G. Wells

Anticipations..... 3.
La Découverte de l'Avenir. 1
Une Utopie moderne..... 3.

Envoi franco sur demande

du Catalogue complet

des Éditions

du

Mercvre de France

MERCVRE DE FRANCE

26, RVE DE CONDÉ. — PARIS

—

Le *Mercure de France* occupe dans la presse du monde entier une place ique : il est établi sur un plan très différent de ce qu'on a coutume d'ap- ler une revue, et cependant plus que tout autre périodique il est la chose e signifie ce mot. Alors que les autres publications ne sont, à proprement re, que des recueils peu variés et d'une utilité contestable, puisque tout qu'elles impriment paraît le lendemain en volumes, il garde une inap- éciable valeur documentaire, car les deux tiers au moins des matières 'on y voit ne seront jamais réimprimées. Et comme il est attentif à tout qui se passe, à l'étranger aussi bien qu'en France, dans presque tous les maines, et qu'aucun événement de quelque importance ne lui échappe, présente un caractère encyclopédique du plus haut intérêt. Il fait en tre une large place aux œuvres d'imagination. D'ailleurs, pour juger de n abondance et de sa diversité, il suffit de parcourir quelques-uns de ses mmaires et la liste des chroniques de sa « Revue de la Quinzaine » (Voy. couverture du présent volume).

La liberté d'esprit du *Mercure de France*, qui ne demande à ses rédac- urs que du savoir et du talent, est trop connue pour que nous y insistions : s opinions les plus contradictoires s'y rencontrent. Nous ajouterons qu'il t l'expression multiple de plusieurs générations d'écrivains ; qu'il a con- ntré tout le mouvement poétique des vingt-cinq dernières années ; que en des idées aujourd'hui admises ne l'étaient point lorsque, le premier, il s exprima ; que beaucoup d'esprits dont l'influence sur les contemporains t manifeste sont de chez lui ; qu'enfin il a contribué plus que toute autre ublication à faire connaître en France les littératures, la pensée et l'art rangers.

Il n'est peut-être pas inutile de signaler qu'il est celui des grands pério- ques français qui coûte le moins cher, puisque le prix de son abonne- ent excède à peine celui des journaux à un sou.

Nous envoyons gratuitement à toute personne qui nous en fait la demande n spécimen du *Mercure de France*.

TABLES
DV MERCVRE DE FRANCE

—

L'abondance et l'universalité des documents recueillis et des sujets trai dans le *Mercure de France* font de nos Tables un instrument de reche ches incomparable, et dont l'utilité s'exerce au delà de leur but direc outre les investigations rapides qu'elles permettent dans les textes mêm de la revue, elles conduisent immédiatement à un grand nombre d'indic tions de dates, de lieux, de noms de personnes, de titres d'ouvrages, de fa et d'événements de toutes sortes, au moyen desquelles, si la revue est da tel cas insuffisante ou incomplète, il devient facile de s'orienter et de renseigner dans les écrits contemporains, en France ou à l'étranger.

Ces tables se divisent en trois parties.

La première partie : *Table par noms d'auteurs des Articles publi dans la Revue*, est alphabétique seulement par noms d'auteurs ; toutes l matières publiées sous un titre y figurent en ordre chronologique. Les r férences aux chroniques viennent à la suite, sous chaque nom d'auteu les matières des chroniques ne sont pas analysées, et seul est indiqué titre de la rubrique.

La deuxième partie : *Table systématique des Matières*, présente u classification qui ne correspond pas tout à fait à celle qui a été adoptée po les rubriques dans la revue, mais elle est précédée d'un index qui perm de trouver immédiatement les matières cherchées. Chaque division com prend, par ordre alphabétique, d'abord les articles publiés sous un titr puis l'analyse des rubriques qui se réfèrent à la division.

La troisième partie : *Table des principaux Noms cités*, donne, par o dre alphabétique, les noms d'écrivains, d'artistes, de philosophes, de s vants, etc., dont une œuvre a été analysée, les noms de personnalités q font le sujet d'un ouvrage, enfin tous les noms dont la mention dans la r vue n'est pas une simple citation sans intérêt.

On a placé en tête de ces trois tables une *Table de concordance entr les années, les tomes, les mois, les numéros et la pagination.*

PRIX DES TABLES :

Tables des tomes I à XX (1890-1896), 1 vol. in-8 de VIII-88 pages... 3 fr
Tables des tomes XXI à LII (1897-1904), 1 vol. in-8 de VIII-168..... pages..... 7 fr

Poitiers. — Imp. Blais et Roy, 7, rue Victor-Hugo.

228 4 59

La Bibliothèque
Université d'Ottawa
Échéance

The Library
University of Ottawa
Date due

MAR 17 1970
OCT 23 '79
OCT 22 '79
NOV 16 '79
NOV 02 '79
NOV 17 '79
NOV 05 '79
FEB 09 1992
FEB 20 1992

05 MARS 1992
19 MARS 1992
14 MARS 1992
23 MARS 1994
22 MARS 1994
08 AVR. 1998
31 MARS 1998
NOV 27 1999

MAR 11 2002
MAR 18 2002
NOV 15 2004
MAR 24 2005
08 MAR 2006

a39003 001292001b
DC 52 .M369 1908
MALO, HENRI
CORSAIRES MEMOIRES ET

DC
0052
.M369 1908

MALO, HENRI
CORSAIRES; MEMOIRES ET DOC 1457300

CE